



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

공학석사 학위논문

인천내항지역 도시재생 활성화를 위한 민간부문 공간구성 전략

Strategy of Spatial Organization in Private Sector
for Urban Regeneration

- Focused on Inner Port Area of Incheon -

2017년 8월

서울대학교 대학원
협동과정 도시설계학
조 현 민

공학석사 학위논문

인천내항지역 도시재생 활성화를 위한 민간부문 공간구성 전략

Strategy of Spatial Organization in Private Sector
for Urban Regeneration
- Focused on Inner Port Area of Incheon -

2017년 8월

서울대학교 대학원
협동과정 도시설계학
조 현 민

인천내항지역 도시재생 활성화를 위한 민간부문 공간구성 전략

지도교수 권 영 상
이 논문을 공학석사학위논문으로 제출함
2017년 07월

서울대학교 대학원
협동과정 도시설계학
조 현 민

조현민의 석사학위논문을 인준함
2017 년 07월

위 원 장	_____ (인)
부 위 원 장	_____ (인)
위 원	_____ (인)

요약 (국문초록)

도시 수변공간재생은 침체된 수변공간을 통해 도시에 새로운 활력을 불어넣기 위한 작업이다. 국내에서 발생하는 대부분의 도시재생사업 추진은 공공부문의 선투자 이후 민간투자를 유치하는 방식으로 진행되었다.

인천 내항 재개발 역시 항만 경쟁력 저하와 시민들의 수변공간에 대한 가치 상승으로 재개발사업 논의가 시작되었다. 이후 재개발 추진 과정에서 인천 내항 1·8부두에 대해 2015년 3월과 2016년 5월에 민간투자 유치를 위한 사업시행자를 공모했으나, 입지 여건과 분양 불확실성에 따른 사업성 부족을 사유로 참여 업체가 나타나지 않아 사업 추진이 불투명했었다. 현재는 인천시를 중심으로 내항 1·8부두 항만재개발사업을 민간개발 방식에서 공공개발 방식으로 전환하기 위해 관련 공공기관들과 기본업무협약이 체결된 상태이며, 도시재생 선도사업으로 선정되어 본격적인 도시 수변공간재생계획을 앞두고 있다.

이러한 상황에서 본 연구의 목적은 도시 수변공간재생을 위한 민간부문 활성화 전략과 공간구성을 분석하고, 인천내항지역에 적용해보는 과정을 통해 지속적인 도시재생 활성화를 위한 공간구성 전략을 제안하는 것이다.

설계안을 제안하기 위한 과정으로 인천내항지역과 비슷한 조건을 갖고 성공한 사례에 대항하는 이너하버, 하펜시티, 미나토미라이21을 대상으로 전체공간구성 및 민간부문 공간구성을 분석한다. 전체공간구성은 주요교통, 연결점, 가로망, 블록, 토지이용을 분석하고, 민간부문 공간구성은 개발형태, 개발세부용도, 개발 단계로 구분하여 분석한다. 각 사례에서 도출된 세부적인 내용들을 기준으로 종합적인 공간구성 전략을 도출하여 설계 원칙으로 삼는다.

인천내항지역 대상지에 대해서는 도시재생 관련사업 및 가로망, 오픈스페이스, 블록, 토지이용을 통해 지역 여건을 살펴 본 후 앞서 도출된 공간구성 원칙들을 적용해 설계안을 작성한다.

민간부문 공간구성의 주요 원칙은 사례 분석 기준과 같이 개발형태, 개발세부 용도, 개발 단계로 구분한다. 민간부문의 개발 형태는 건축물과 외부공간으로 구성되며, 건축물 위주의 개발이 우세하다. 수변공간은 공공개발 위주로 발생하며 민간개발은 이에 바로 접한 배후에 입지한다. 민간부문 외부공간은 대부분 대지 내 공지로 형성되며, 공공공간을 시각적, 물리적으로 활용할 수 있도록 배치한다. 또한 수변을 향해 개방적이고, 주요 가로에 접할수록 폐쇄적인 형태를 취한다. 일부 주요 결절점에서는 개방적인 외부공간을 형성한다.

민간부문 개발의 세부 용도는 저밀주거, 고밀주거, 일반상업, 대형상업, 업무, 업무복합(업무 50%이상), 주거복합(주거 50%이상), 문화복합(관광/문화/상업 50%이상)으로 구성된다. 각 용도는 수변 및 주요가로의 관계, 교통 결절점, 주변용도 및 주요시설 등을 기준으로 배치한다.

개발 단계는 크게 초기, 중기, 말기로 구분한다. 초기에는 기존 도심과 인접한 수변공간을 중심으로 공공개발이 우세하다. 초기의 민간개발은 공공개발 대상지와 인접한 장소 또는 주요 결절점을 중심으로 개발을 시작한다. 중기는 민간개발이 가장 활발하게 일어나는 시기이다. 초기 개발지와 접한 부분에서부터 기존 도심과 비교적 떨어진 부분까지 개발범위를 크게 확장한다. 말기는 기존 도심과 비교적 멀지만 주요 가로 및 수변과 접한 나머지 대상지를 개발하며, 이전 단계에서 개발되지 않은 대상지 내부 공간을 점차 채워나가는 시기이다.

본 연구는 정체되어 있는 인천내항지역 도시재생의 활성화라는 큰 목표를 가진다. 공공의 개입 이외에 지속적인 도시재생을 위해서는 민간부문의 개발이 뒷받침 되어야 한다. 따라서 인천내항지역과 비슷한 과정을 겪어 온 항만재생 지역 사례를 바탕으로 도시재생 활성화를 위한 공공개발 외에 민간부문의 개발형태와 방향, 도시공간구성에 대한 논의는 현 시점에서 의미를 가진다.

주요어 : 도시재생, 항만재생, 도시공간구조, 워터프론트, 인천내항, 민간개발, 민간부문

학번 : 2015-21206

목차

제 1장 서론

1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.2 연구의 범위 및 방법	3
1.3 선행연구 검토 및 차별성	5
1.3.1 도시 수변공간 재생 전략에 관한 연구	5
1.3.2 도시재생 측면에서 민간부문 참여에 관한 연구	8
1.3.3 인천 내항지역 재생 수법에 관한 연구	11
1.3.4 선행연구와의 차별성	15

제 2장 이론적 고찰

2.1 도시수변공간의 재생	17
2.1.1 도시재생의 개념	17
2.1.2 도시 수변공간재생의 개념	17
2.1.3 국내 도시재생 현황	19
2.1.4 국내 도시 수변공간재생 현황	21
2.2 도시재생과 민간참여	22
2.2.1 민간참여의 특성	22
2.2.2 국내 도시재생과 민간참여 현황	23
2.2.3 국내 도시재생과 민간참여의 필요성	25

제 3장 도시재생 활성화를 위한 민간부문 공간구성 전략 사례 분석

3.1 사례 선정	27
3.2 볼티모어 이너하버	28
3.2.1 개요	28
3.2.2 전체공간구성	31
3.2.3 민간부문 공간구성	39
3.3 함부르크 하펜시티	45
3.2.1 개요	45
3.2.2 전체공간구성	48
3.2.3 민간부문 공간구성	53

3.4 요코하마 미나토미라이21	60
3.2.1 개요	60
3.2.2 전체공간구성	63
3.2.3 민간부문 공간구성	69
3.5 종합 전략 구상	77

제 4장 인천내항지역 현황

4.1 관련계획 검토	82
4.1.1 도시재생사업 현황	82
4.1.2 도시재생 관련 사업 현황	83
4.2 공간구성 현황	86
4.2.1 가로망	86
4.2.2 오픈스페이스	87
4.2.3 블록	88
4.2.4 토지이용	89

제 5장 인천내항지역 도시재생 활성화를 위한 민간부문 공간구성

5.1 기본구상	91
5.2 전체 공간구성	93
5.2.1 주요교통 및 결절점	93
5.2.2 공간계획	94
5.3 민간부문 공간구성	99
5.3.1 개발형태	95
5.3.2 세부용도	100
5.3.3 개발단계	101

제 6장 결론

6.1 연구의 결론	103
6.2 연구의 의의 및 한계	104

그림 목차

그림 1 인천 내항 대상지의 공간적 범위	4
그림 2 볼티모어 토지이용 변화 (원:1973 , 오:2010)	30
그림 3 이너하버 주요교통 및 결절점	32
그림 4 이너하버 가로망 분석	33
그림 5 이너하버 블록 분석	35
그림 6 이너하버 밀도 분석	36
그림 7 이너하버 토지이용	38
그림 8 이너하버 개발 형태 분석	40
그림 9 이너하버 민간부문 세부 용도 분석	41
그림 10 이너하버 개발단계 분석	42
그림 11 하펜시티 주요교통 및 결절점 분석	49
그림 12 하펜시티 가로망 분석	50
그림 13 하펜시티 블록 분석	51
그림 14 하펜시티 토지이용	53
그림 15 하펜시티 개발 형태 분석	55
그림 16 하펜시티 민간부문 세부용도 분석	56
그림 17 하펜시티 개발단계 분석	57
그림 18 요코하마 미나토미라이21 입지 분석 (본인작성)	64
그림 19 미나토미라이21 가로망 분석	65
그림 20 미나토미라이21 블록 분석	66
그림 21 건폐율 및 용적률	67
그림 22 최고높이	67
그림 23 미나토미라이21 토지이용 분석	68
그림 24 미나토미라이 개발형태 분석	71
그림 25 미나토미라이21 민간개발 세부용도 분석	72
그림 26 미나토미라이21 개발단계 분석	74
그림 27 인천내항지역 도시재생관련 사업 현황	85
그림 28 인천내항지역 가로망 현황	86
그림 29 인천내항지역 오픈스페이스 현황	87
그림 30 인천내항지역 블록 현황	88
그림 31 인천내항지역 토지이용 현황	90
그림 32 인천내항지역 기본구상 다이어그램	92

그림 33 인천내항지역 주요교통 및 결절점	93
그림 34 인천내항지역 가로망 계획	94
그림 35 인천내항지역 블록 계획	95
그림 36 인천내항지역 밀도 계획	96
그림 37 인천내항지역 토지이용 계획	98
그림 38 인천내항지역 공공/민간부문 개발 형태 계획	100
그림 39 인천내항지역 민간부문 세부용도 계획	101
그림 40 인천내항지역 단계별 개발 계획	102

표 목차

표 1 수변공간 조성 방향에 관한 선행연구 내용	6
표 2 도시 수변공간재생 수법에 관한 연구	7
표 3 도시재생의 주요 주체	8
표 4 국내 도시재생에 대한 민간부문 참여 활성화를 위한 정책·제도 방향	9
표 5 대표사업방식에 따른 재생 사업 진행 단계별 영국 디벨로퍼의 역할	10
표 6 도시재생 측면에서 민간부문 참여에 관한 연구	11
표 7 인천 내항부지 마스터플랜을 통한 재생방안 주요 내용	12
표 8 인천 내항 부지 관련 시설물 활용을 통한 재생방안 주요 내용	13
표 9 인천 내항지역 재생 수법에 관한 연구	14
표 10 B.S. Holye외 (1994), Revitalizing The Waterfront	19
표 11 국내 도시재생 활성화 및 지원 정책 중 민간부문 활성화 전략	25
표 12 사례 선정 기준	28
표 13 민간 참여 확대를 위한 볼티모어 도심 재개발 주요 전략	30
표 14 볼티모어 이너하버 공간구성 전략	43
표 15 민간 참여 확대를 위한 하펜시티 재개발 주요 전략	47
표 16 하펜시티 마스터플랜 변화	54
표 17 함부르크 하펜시티 공간구성 전략	58
표 18 민간 참여 활성화를 위한 미나토미라이21 개발 주요 전략	62
표 19 미나토미라이21 년도별 기업 수	62
표 20 미나토미라이21 시기별/부분별 개발	73
표 21 미나토미라이21 공간구성 전략	75
표 22 도시 수변공간재생 사례 다이어그램	79
표 23 도시 수변공간재생 사례들의 전체공간구성 종합 전략	80
표 24 도시 수변공간재생 사례들의 민간부문 공간구성 종합 전략	81
표 25 개항창조도시 계획범위 변화	83
표 26 인천내항지역 도시재생 관련 사업 현황 및 주요 내용	85

제 1장 서론

1.1 연구 배경 및 목적

수변공간은 많은 도시에서 산업의 중심을 이루는 공간이었다. 선박, 물류, 항만과 같이 물을 매개로 하는 다양한 산업들이 수변공간 위주로 형성되었으며 이는 곧 수변도시의 발전으로 이어지게 되었다. 그러나 도시산업에 있어 대형 컨테이너, 화물선, 항공 물류산업 등과 같은 물류 환경의 변화와 산업고도화로 인한 수변도시의 중심이 흔들리기 시작했다. 수변 공간은 이런 과정으로 인해 도시 생활의 중심 공간으로 지속되지 못한 채 기존의 산업기능이 약화되고 도시가 침체되며 대규모 공간의 슬럼화 및 유향지를 형성하게 된다.

도시 수변공간재생은 침체된 수변공간을 통해 도시에 새로운 활력을 불어넣기 위한 작업이다. 대표적인 사례로 현재 국내에서는 제2차 항만재개발 기본계획에 따라 13개 항만에 대한 재개발 계획이 예정되어 있다. 이에 포함되는 부산 북항과 인천 내항은 기존에 항만이었던 수변공간재생을 통해 침체된 구도심 활성화를 목표로 하는 사업이다.

부산 북항은 2000년대 중반 제1차 항만재개발 기본계획 고시와 함께 본격적인 재개발 사업에 착수하였다. 사업의 추진은 공공부문의 선투자 이후 민간투자를 유치하는 방식으로 진행되었다. 하지만 북항재개발 사업이 진행되면서 부산광역시 도심재생까지 염두에 두어야 할 프로젝트가 부산항만공사 관할구역의 일부에 대해서만 진행되는 기형적인 형태라는 우려의 목소리가 들려오기 시작했다.¹⁾ 또한 공공성을 너무 강조한 나머지 시민을 위한 공용부지가 70%를 넘어서고, 사업비 조달을 위해 좁은 면적에 초고층 상업 및 업무빌딩이 들어설 수밖에 없었다.²⁾

1) 진영환, 한종구, 항만도시재생, 국토연구원 도시재생지원센터, 2013, p50

2) Ibid, p73

인천 내항 재개발 역시 항만 경쟁력 저하와 시민들의 수변공간에 대한 가치 상승으로 재개발사업 논의가 시작되었다. 이후 재개발 추진 과정에서 인천 내항 1·8부두에 대해 2015년 3월과 2016년 5월에 민간투자 유치를 위한 사업시행자를 공모했으나, 입지 여건과 분양 불확실성에 따른 사업성 부족을 사유로 참여 업체가 나타나지 않아 사업 추진이 불투명했었다. 이에 따라 현재는 인천시를 중심으로 내항 1·8부두 항만재개발사업을 민간개발 방식에서 공공개발 방식으로 전환하기 위해 관련 공공기관들과 기본업무협약이 체결된 상태이다.

도시 수변공간재생은 도시 전체에 대한 재활성화가 목적이다. 하지만 그 과정에 있어 대상이 수변공간 자체로만 한정되어 여겨지는 경우가 발생하기도 한다. 또한 국내 도시재생 선도사업들을 살펴보면 대부분의 지역에서 계속되는 정부지원 없이 지역의 재생과 특화가 불가능한 곳이 다수 존재한다.³⁾ 따라서 진정한 의미의 도시재생이 이루어지려면 공공이 주도하는 사업 이외에도 자생적인 민간개발이 수반되어야 한다.

2015년 국토부 도시재생 지원사업에 인천 개항창조 문화도시가 당선되며 논의만 가득했던 인천 내항지역에 대한 본격적인 도시재생 기대되고 있다. 그 중심 사업으로 예상되는 인천항 1·8부두 재개발 사업은 기존 형성되어 있던 도심 지역에 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다. 하지만 인천 내항지역 전체에 대해 공공 주도의 도시재생은 한계가 있기 마련이다.

따라서 본 연구의 목적은 지속적인 도시 수변공간재생을 위한 민간부문 활성화 전략과 공간구성을 분석하고, 인천내항지역에 적용해보는 과정을 통해 지속적인 도시재생 활성화를 위한 공간구성 전략을 제안하는 것이다.

3) 홍경구 외, 선도지역 도시재생사업의 실태와 과제, 도시정보 (No. 395), 3p

1.2 연구의 범위 및 방법

본 연구는 침체된 수변도시의 지속적인 재생을 위해 민간참여를 확대를 위한 공간구성 및 디자인 전략을 제안하고자 한다. 국내 대표적인 수변도시 중 한 곳인 인천 내항지역을 중심으로 전략을 적용하고 실현 가능성을 검토하기 위해 비슷한 여건의 사례 대상지를 선정하고, 분석하여 종합적인 내용을 도출하고자 한다.

연구의 범위는 공공에서 재개발사업을 추진 중인 인천 내항 1·8부두를 포함하는 전체 항만과 도심에 접한 일부 블록을 포함하는 범위로 한다. 사례 분석의 내용적 범위는 전체공간구성 및 민간부문 개발을 중심으로 살펴보고, 도출된 전략을 바탕으로 대상지 적용을 민간부문 도시설계 전략을 제안하고자 한다.

연구의 방법 및 내용을 살펴보면 다음과 같다. 제1장은 서론 부분으로 연구의 배경 및 목적, 연구의 범위 및 방법을 설정하고 선행연구 고찰을 통해 연구의 시점을 정리하였다. 제2장은 이론적 고찰 부분으로 문헌분석을 통해 수변도시 재생의 개념과 민간참여의 특성을 고찰하였다. 제3장에서는 사례 분석을 통해 전체 공간구성 및 민간부문 공간 구성에 대해 입지, 가로망, 블록, 밀도, 토지 이용, 건축물/외부공간, 세부용도, 단계별 계획 위주로 분석하고 종합적인 내용을 도출한다. 제4장에서는 인천 내항지역의 상황과 특성을 이해하여 제5장에서는 제 3장에서 도출된 내용을 바탕으로 인천 내항지역에 적용해 보는 과정을 통해 민간부문 공간구성을 통한 지속적인 도시재생의 실현 가능성을 검토한다. 마지막으로 6장에서는 본 연구의 결론과 함께 향후 지속적인 도시 수변공간재생을 위한 민간부문 공간구성의 지향점에 대한 제언으로 마무리한다.



그림 1 인천 내항 대상지의 공간적 범위

1.3 선행연구 검토 및 차별성

본 연구에서는 도시 수변공간에 대해 지속적인 도시재생 활성화를 위한 민간 부문 공간구성 및 도시설계 전략을 제안하고자 한다. 이를 위해 선행연구에 대해 도시 수변공간재생 전략에 관한 연구, 도시재생 측면에서 민간부문 참여에 관한 연구, 인천 내항지역 재생 수법에 관한 연구로 나누어 검토하였다.

1.3.1 도시 수변공간재생 전략에 관한 연구

도시 수변공간재생 전략에 관한 연구들은 실제 조성 사례 분석을 바탕으로 전략을 도출하고 있다. 각 연구에서 분석한 전략들은 [표 2]와 같다.

분석 내용들을 살펴보면 시대적·역사적·문화적 요소가 연속되는 정체성, 도심 기능 및 활동과 연결되는 연계성, 복합적인 토지이용을 기반으로 한 다양성, 대중교통 및 보행중심의 접근성, 외부공간 및 이벤트·프로그램 등에 관련한 공공성과 개방성, SOC시설·수변환경 보존 및 정비에 관한 친수성 그리고 장기적이고 단계적인 개발 등을 중심으로 공통된 전략을 제안하고 있다.

도시 수변공간재생 설계 전략과 더불어 김현수(2009)는 주요 설계 전략에 대해 전문가 및 이용자 대상의 설문조사 내용을 바탕으로 AHP분석을 실시하였고, 결과로 전문가의 경우 대중교통의 접근성 부분을 가장 높게 평가하고, 이용자들은 수변공간 유도시설을 주요 전략으로 보았다. 권영상 외(2010)와 황명진(2016)은 사례분석을 통해 도출된 전략을 바탕으로 실제 대상지에 적용해 보는 과정을 통해 도시 수변공간재생 방안을 제안하였다.

표 1 수변공간 조성 방향에 관한 선행연구 내용

연구자	분석 내용
Alex Krieger	<ul style="list-style-type: none"> - 수변경관의 정체성 - 주변지역과의 연계성 - 시대적 다양성 - 보행 접근성 - 도심기능 확장
Oriana Giovinazzi 외	<ul style="list-style-type: none"> - 공공공간 배치 - 접근성 - 점진적 개발 - 혼합용도 개발 - 민관 협력
김현수	<ul style="list-style-type: none"> - 설계 요소로 접근성 - 공공공간에서의 활동 - 수변공간의 정체성 - 환경개선 - 도시맥락
김민경	<ul style="list-style-type: none"> - 도시 공간 구조적 관점(토지이용연계성, 수변지구로의 접근성, 상호지구진입 개방성, 도시요소간 네트워크, 수상/내륙교통간의 연계) - 시설 프로그램적 관점(도시활동과 연계한 수변활성화시설, 무장애연결시설) - 유지 관리적 관점(도시활성화와 연계한 이벤트, 커뮤니티 지원 프로그램, 주민의견 수렴방안)
권영상 외	<ul style="list-style-type: none"> - 공공성과 접근성 향상(수변공간 중심의 녹지축/접근축 재편, 공공공간 배치, 보행자 네트워크 구축) - 복합성과 연계성 고려 (복합적 토지이용, 하천/도시공간 연계형 토지이용) - 통일성/다양성/정체성 확보 (랜드마크, 경관 조망점, 경관계획 수립, 장소성 회복) - 친환경성 및 친수성 유도 (수변 SOC시설 디자인 및 재방 접근성 강화)
황명진	<ul style="list-style-type: none"> - 물리/환경적 측면 : 보행중심 다양한 접근 체계, 역사적 문화적 연속성, 건축 및 외부공간 구축, 수변환경 보존 및 정비 - 산업/경제적 측면 : 복합용도의 개발, 지역경제 활성화, 장기적/단계적 계획 - 사회/문화적 측면 : 주민중심 커뮤니티 활성화, 이벤트 및 프로그램 구성

표 2 도시 수변공간재생 수법에 관한 연구

연구명	연구목적	연구 방법	연구내용
Remaking the Urban Waterfront, By Alex Krieger, Urban Land Institute, 2004	수변공간의 장소성 강화를 통한 도시재생의 방향 제시	문헌분석 사례분석	미국, 유럽, 호주에서 발생한 다양한 규모의 수변공간개발 사례 분석을 통한 설계방향 제안
Port Cities and Urban Waterfront : Transformations and Opportunities, Oriana Giovinazzi 외, TeMA, 2010	항구와 도시 간의 지속가능한 재생을 위한 수변공간 계획 방향 검토	문헌분석 사례분석	성공적으로 평가받는 7개의 수변공간개발 사례들의 검증을 위해 비교 분석하여 수질, 공공공간, 접근성, 점진적개발, 혼합용도, 민관협력 등 성공핵심요소 도출
도시재생을 위한 수변공간의 도시설계요소 분석, 김현수, 연세대 석사, 2009	도시재생에 대한 도시설계요소 도출 및 순위화로 전문가와 이용자의 인식차이 규명	문헌고찰 설문조사 사례분석	수변공간의 도시설계요소 도출 및 분석과 설문조사를 통한 수변공간 도시설계요소에 대한 중요도 비교 분석
도시수변공간 활성화에 관한 연구_통합적 수변공간 디자인을 중심으로, 김민경, 중앙대 박사, 2010	국내 하천 및 항만 재생 계획의 올바른 방향설정	문헌분석 실태조사 사례조사	주변도시와 통합된 도시공간을 형성하는 물리적 재생방안, 프로그램 투입, 지속가능성 확보 측면의 통합적 수변디자인 수법 도출
수변공간 활성화를 위한 도시계획 및 설계방향, 권영상 외, 건축도시공간연구소, 2010	수변공간의 가치와 좋은 수변공간이 가져야 할 요건을 제시하고 이를 구체적으로 실현하기 위한 도시계획 및 도시설계 방향 제시	문헌분석 사례분석 GIS분석 현장답사 담당자 면담	수변공간의 통합적 개념정의 및 국내외 12개 도시에 대한 문제점과 시사점 분석을 통한 도시계획 및 설계 방향 제안
도시재생적 관점에서 본 수변공간의 계획특성에 관한 연구_포항 동빈내항 복원사업 대상지를 중심으로, 황명진, 서울대 석사, 2016	항만수변도시의 새로운 패러다임에 부합하기 위한 방향 제시	이론고찰 사례분석 문헌고찰 현장조사	이론고찰을 통한 대상지조사 분석의 틀을 설정하고 선진사례와 함께 수변공간 계획요소와 비교분석

1.3.2 도시재생 측면에서 민간부문 참여에 관한 연구

도시재생 측면에서 민간부문에 관한 연구는 도시재생에서 민간참여의 역할, 해외 도시재생 민간참여 현황, 국내외 민간참여 활성화를 위한 제도적·정책적 방안 등의 관한 연구로 구분할 수 있다.

우선 도시재생의 주요 주체는 [표 4]와 같이 구분할 수 있으며, 기존 정비사업에 비해 도시재생 사업 내 민간부문의 참여 기회가 더욱 확대되었다. 하지만 현실적으로 우리나라의 도시재생 단계를 보면 아직까지 선도사업으로 얘기할 수 있는 정부주도의 지원금을 기반으로 일정 지자체에서만 이루어지고 있는 실정이다.(장리브가 외, 2016)

표 3 도시재생의 주요 주체

구분	기존정비사업	도시재생
자본	PF 중심 : 시행사, 시공사, 금융권 (시공사 주도)	시행사, 금융권, 공공(연기금 등), 소상공인
노동	시공사	시공사, 주민, 소상공인
토지	조합, 공기업	공공(국공유지), 민간기업(기업 보유 부동산), 조합
기술	컨설팅 업체	컨설팅업체, 민간기업

도시재생에 대한 민간비즈니스 부문 참여 활성화 방안 연구, 유재윤 외, 국토연구원, 2014, 33p

이런 상황에서 민간의 투자를 유도하고 자생적이고 자발적인 재생 사업이 이루어질 수 있는 환경이 조성되는 것이 우선이다. 이에 관한 연구로는 국내외 사례 및 현황 조사를 바탕으로 도시재생 민간참여 활성화를 위한 정책적·제도적 방향에 대한 논의가 이루어지고 있다. 세부적인 내용은 [표 5]와 같다.

각 연구에서는 규제완화, 인센티브 제공, 기획 단계부터 민간부문의 참여, 점진적이고 장기적인 정비 등에 대해 공통적으로 제안하고 있다. 또한 자원 확보를

위한 금융기법 및 주체적인 사업시행이 가능한 도시재생 디벨로퍼 육성에 대해서도 제안하고 있다.

표 4 국내 도시재생에 대한 민간부문 참여 활성화를 위한 정책·제도 방향

연구자	내용
유재윤 외	<ul style="list-style-type: none"> - 준공공적 도시재생디벨로퍼 육성 - 기획 단계부터 민간부문 참여 기회 제공 - 지역자산을 활용한 창의적 기획과 소규모 점진적 정비 - 국공유지 및 기업 보유 부동산 활용 - 규제 완화 및 과도한 행정 요구 개선 - 보험, 연기금 등 장기금융재원 확보 관련 제도 개선 - 도시재생 사업성 보전 및 후속 투자 촉진을 위한 선도적 투자 - 메자닌 금융 등 다양한 금융기법 도입을 통한 자원 마련
한슬기 외	<ul style="list-style-type: none"> - 재생사업의 기획 단계부터 민간부문의 참여 가능성 확보 - 민간부문의 도시재생사업 시행자격 부여 - 마중물 사업에 대한 민간부문 협력 유도
장 리 브 가 외	<ul style="list-style-type: none"> - 지역정비의 측면에서 장기적 관점의 상업·업무 중심지 구축 - 다양한 규제완화 제도 제안 - 지역 특성을 고려하는 다양한 정비 수법과 인센티브 제공

도시재생은 이전의 도시정비사업과는 다르게 사회·경제·문화적 측면의 종합적인 계획이 필요하며 장기적 관점에서의 지역 발전을 꾀한다. 해외에서는 이런 과정에서 민간 디벨로퍼가 이런 역할을 담당하는 사례들이 존재하지만 우리나라는 이러한 역량을 가진 디벨로퍼가 부재하며, 공공의 주도로 도시재생사업이 진행된다는 한계를 갖는다.

한슬기 외(2016)는 영국 도시재생 사업의 다양한 주체 중 핵심적인 역할을 한 영국의 대표적인 디벨로퍼인 어반스플래시와 캐세드럴그룹을 중심으로 도시재생 사업 내 민간 디벨로퍼의 참여와 역할을 분석하였다.

도시재생사업을 단계별로 구분하면 제안, 기획, 추진, 운영 단계로 구분할 수 있으며, 국내에서는 건축물 건설 등의 추진단계를 중심으로 민간부문이 참여하고 있다. 하지만 [표 6]에서와 같이 어반스플래시와 캐세드럴그룹은 제안단계에서부터 운영 단계까지 다양한 범위에서의 역할을 수행하며 도시재생 사업에 참여하고 있다.

이는 단순한 자원 투자뿐만 아니라 도시문제에 대한 사업 제안, 실제 대상지에 대한 기획, 지속적인 사업 관리 등 국내에서 주로 공공이 관리하는 부문에서도 민간의 참여가 이루어지고 있다.

표 5 대표사업방식에 따른 재생 사업 진행 단계별 영국 디벨로퍼의 역할

구분		제안단계	기획단계	추진단계	운영 단계
도 시 재 생 이슈		- 공공사업 부재 - 도시문제 미인식	- 사업 특수성에 대한 전문가 부재 - 사업성이 낮음	- 공 공 재 원 부족	- 지속적 관리 부재
어 반 스 플 래 시	독자적 재생사업	- 도시문 제 인식 - 재생사업 제안	- 빈 건물 대한 재생전 략 기획 - 실제 가치 상승을 위 한 디자인 주도 재생 전략 기획	- 독자적 사 업 추진 - 민 간 재 원 투입	- 재생사업 점적 확장 - 지역 이미지 향상 - 사업 지속적 관리
	민관협 력 마 중물사 업	-	- 마중물 사업의 재생 전략 전문 기획 - 보존관리등재건물 재 생전략 전문 기획	- 민 간 재 원 투입	- 건물 임대 운 영을 통한 지 속적 관리
캐 세 드 럴 그 룹	공공재 원 감 축사업	-	- 공공재원 감축 재생 사업 전문 기획	- 민 간 재 원 투입 - 선 분 양 제 도 도입	- 건물 임대 운 영을 통한 지 속적 관리
	창의적 재생전 략 추 진사업	-	- 낙후지역의 지속적 활성화를 위한 전략 기획 - 파일럿 사업 실행	- 민 간 재 원 투입	- 건물 임대 운 영을 통한 지 속적 관리

표 6 도시재생 측면에서 민간부문 참여에 관한 연구

연구명	연구목적	연구방법	주요연구내용
도시재생에 대한 민간비즈니스 부문 참여 활성화 방안 연구, 유재윤 외, 국토연구원, 2014	민간 참여 유도를 위한 기반조성과 제도적 인센티브 등 정책방향 제시	문헌분석 사례분석	민간기업, 민간금융, 컨설팅 등 민간 부문의 역할을 정립, 도시재생 사업에 서의 민간 참여 여건 및 가능성 등에 대한 실태 분석
도시재생 사업 내 민간 비즈니스 참여와 역할, 한솔기 외, 서울도시연구, 2016	영국도시재생에서의 민간의 참여와 체계에 대한 연구	문헌연구 사례연구	디벨로퍼회사인 어반스플래시와 캐세드럴그룹을 대상으로 전반적인 사업 내용, 시기별 대표 사업방식 분석
일본의 민간개발 유도형 도시재생정책의 제도적 특징과 활용에 관한 연구, 장리브가 외, 한국도시설계학회지, 2016	현재 획일적이고 일률적인 사업전개 양식을 보이는 국내 도심 및 부도심의 정비를 위한 시사점을 제시	문헌조사 수평분석	동경도 도시개발제도의 사업전개적 의의를 분석, 민간정비 유도를 위한 각 제도의 특성 및 적용된 사례의 효과 분석

1.3.3 인천 내항지역 재생 수법에 관한 연구

인천 내항지역 재생 수법에 관한 연구는 크게 인천 내항 부지에 대한 마스터플랜과 관련시설물 활용을 통한 재생 방안으로 구분할 수 있다.

인천 내항부지에 대한 마스터플랜에 관한 연구들은 몇 가지 원칙들에 의한 설계 방향을 제안하고 있다. 공통적인 설계 원칙으로는 기존 도심 및 주변 지역과의 물리적 연계성 강화, 주변 토지이용 연계, 공공공간 조성, 수변 접근성 확보 등이 있다.

또한 대부분 인천 내항 1·8부두를 중심으로 가로망, 토지이용, 프로그램, 건물 배치 등의 내용을 담은 마스터플랜을 제안하고 있으며, 공공공간 관점에서의 수변공간 및 문화공간 조성을 목표로 하고 있다.

표 7 인천 내항부지 마스터플랜을 통한 재생방안 주요 내용

연구자	주요 내용
백현아	<ul style="list-style-type: none"> - 문화수변공간 조성 - 기존 도심과 수변과의 물리적 연계 강화(수변으로의 가로 계획, 수변산책로, 경관축) - 프로그램 도입을 통한 수변성격 정의(새로운 문화 기능 도입, 녹지 공원 확충을 통한 공공성 확보, 기존 시설물 활용) - 주변 역사문화자원과의 연계 강화(기존 도심과 연계되는 토지이용)
김아름	<ul style="list-style-type: none"> - 지속가능한 수변공간 조성 - 획일적인 계획을 지양하는 지역 정체성 반영 - 기존 도시의 형태적 맥락 유지를 위한 연결성 - 인접 가로체계와 연결 네트워크 형성 - 다양한 활동이 가능한 공공시설 중심 계획 - 자연환경과 조화를 이루는 친환경적 계획
이희원	<ul style="list-style-type: none"> - 주변 지역과의 물리적·기능적 연결성 강화 - 가로 체계 및 토지이용 등 연계 - 공공공간 조성을 통한 기능적 연결
김세훈	<ul style="list-style-type: none"> - 구도심과의 연계성을 고려한 보행 네트워크 구축 - 배후 도심과의 연계를 위한 토지이용 - 지역 특성을 반영한 공공시설물 계획 - 수변 접근로 및 조망 확보 - 수변공간 및 녹지공간 연계를 통한 공공공간 조성

내항 부지에 대한 마스터플랜 외에 특정 시설물 활용을 통해 도시재생 활성화 방안에 관한 연구들도 이루어졌다. 과거 영사관으로 쓰이던 호텔 건물을 활용한 박물관 조성, 내항 내 곡물창고를 활용한 생활문화공간 조성, 산업부지 내 창고 등 산업시설을 활용한 문화공간 조성 등이 주요 내용이다.

이는 도시재생 전략으로 기존 시설물을 철거하지 않고 다른 용도로 활용하며 대상지의 시대적 맥락을 잇는 방법이다. 지역이 가지고 있는 정체성을 강화할 수 있는 요소로 이용자들에게 보다 매력적인 공간을 제공한다.

표 8 인천 내항 부지 관련 시설물 활용을 통한 재생방안 주요 내용

연구자	주요 내용
박영규	<ul style="list-style-type: none"> - 역사적 가치가 있는 호텔 건축물 박물관 활용 - 빈 부지를 활용한 정보센터 및 광장 형성 - 연도형 상업가로 형성을 통한 경관 정비
김용하	<ul style="list-style-type: none"> - 곡물창고를 활용한 공공공간 조성 (도서관, 체육관 등 주변 관광지구 및 생활공간과 연계)
임형준	<ul style="list-style-type: none"> - 산업부지 활용을 통한 문화공간 조성 - 주변에 산재되어 있는 자원을 연계할 수 있는 공공공간 중심 개발

표 9 인천 내항지역 재생 수법에 관한 연구

구분	연구명	연구목적	연구방법	주요연구내용
내항부지마스터플랜	산업항만 이전적지 문화수변 조성방안에 대한 연구 - 인천내항 재개발지역을 대상으로, 백현아, 서울대 석사, 2010	주변 지역의 문화역사자원과의 연계성을 통한 문화적 콘텐츠를 생산하는 매력적인 공간 창출	문헌고찰 사례분석	사례분석을 통한 문화수변공간의 요소를 도출하여 인천 내항 1·8부두 및 인접 블록에 적용
	지속가능성 측면에서의 도시수변 공간 계획 방향 연구_인천 내항 디자인 실험을 중심으로, 김아름, 인하대 석사, 2012	지속가능한 수변 공간으로의 발전 방향 제시	문헌분석 설문조사 현황분석	지속가능한 도시환경 개념 및 계획 원칙 도출과 인천내항 마스터플랜 제안
	경계의 활성화, 이희원, 서울대 석사, 2015	주변 공간과 연결된 항만 재개발 설계안 제시	문헌분석 현황분석	경계공간에 대한 다양한 연결 방법 고찰하며 인천 내항1·8부두 설계 제안
	노후항만 재생을 위한 워터프론트 공공디자인에 관한 연구_인천 내항 1·8부두 사례연구, 김세훈, 인하대 석사, 2010	공공디자인을 통한 매력적인 수변공간 조성	문헌분석 사례분석	국토해양부 1·8부두 마스터플랜 분석 및 평가를 통한 워터프론트 공공디자인 제안
관련시설물 활용	인천항 공장이전적지 활용 계획 및 설계 _인천시 중구 선창산업 일대를 중심으로, 박영규, 서울대 석사, 2011	산업유산을 통한 공간의 장소성 강조 및 지역역량 강화	문헌분석 현황분석	인천한 인접 산업부지에 대한 문화공간조성 마스터플랜
	내항재개발과 주변지역 활성화에 관한 연구, 김용하, 인천발전연구원, 2013	도시계획 측면의 역사·문화 공간 정비 및 지역활성화 가능성 모색	문헌분석 현황분석	파라다이스 호텔 블록을 중심으로 문화·관광·역사 공간으로 활용 방안 제안
	지역 공공성을 고려한 유흥산업시설 재생 : 인천항 8부두 곡물창고를 대상으로, 임형준, 건국대 석사, 2017	지역 주민, 관광객 모두가 이용가능한 공공시설로의 유흥산업시설 재생	문헌분석 현황분석	도서관, 체육관 프로그램 및 주변 관광지구와 연계한 미술관 등 공연/문화 체험 공간 설계

1.3.4 선행연구와의 차별성

도시 수변공간재생의 활성화를 위해 민간부문의 공산구성 전략 분석에 앞서 도시 수변공간 재생의 수법, 도시재생측면에서의 민간참여 활성화, 인천 내항 재생계획 수법에 대해 검토하였다.

도시 수변공간재생은 기존 조성된 수변공간재생 사례들을 바탕으로 수변공간 계획 요소를 도출하고, 수변공간의 계획 방향에 대해 제안하고 있다. 이는 대부분 수변공간이 기존 쓰임과 달리 도시생활의 한 부분으로 전환될 때 공공성, 개방성, 연계성, 접근성 등과 같이 수변공간구성의 기본적인 원칙에 대해 논의하고 있다.

도시재생과 민간개발 활성화 측면에서 이루어진 연구들은 민간부문이 도시재생 사업에 참여하게 된 배경과 역할을 정의하고, 민간개발을 유도하기 위한 규제 완화 등의 제도적 장치에 관해 논의하고 있다. 도시재생과 관련한 수많은 연구가 있었음에도 대부분 이는 대부분 공공개발의 관점에서의 논의가 많기 때문에 지속적이고 종합적인 도시재생을 위한 민간부문을 통한 도시재생에 관한 논의는 부족한 편이다.

인천 내항지역 도시재생에 관련한 연구들은 수년전부터 고려되어온 인천 내항 1·8부두 재개발과 관련하여 일부 항만공간에 대한 마스터플랜을 제안하거나 역사적 가치가 있는 일부 시설물을 활용하여 공공공간으로서의 건축적 제안을 하고 있는 것이 대부분이다. 이는 구도심 재생을 위한 선도시업의 성격을 가지며 내항지역에 대한 장기적인 도심활성화 측면에서의 고려는 부족한 상황이다.

국내에서의 도시재생, 그 중에서도 도시 수변공간재생은 아직 초기 단계의 도시계획이다. 기존 기능에 대한 경쟁력 저하로 인해 변화기를 맞이한 수변공간들을 대상으로 재개발 계획들이 논의되고 있고, 그 중심에서 전체적으로 침체된 도시를 다시 부흥시키는 것을 목적으로 하고 있다. 이 과정에서 삶의 가치

와 시민들의 의식 변화 등으로 수변공간에 대한 욕구가 커지며 더 많은 사람들이 누릴 수 있는 공공성의 가치와 공공부문 개발을 필두로 하는 선도사업에 관한 논의가 많았다.

도시 수변공간재생은 수변공간에 대해서만 계획하고 개발해서 이루어지는 것이 아니다. 수변공간과 수변공간에 접하고 있는 도시가 함께 상호작용 하며 발전하는 것이 진정한 의미의 도시재생이다. 도시재생 초반에는 공공의 주도로 사업이 일어나는 경우가 많다. 쇠퇴된 지역은 자생적인 회복능력이 떨어지기 때문이다. 하지만 그 이후에도 장기적인 도시재생이 이루어지려면 민간의 힘이 수반되어야 한다. 즉, 공공의 주도로 시작된 도시재생이 계속 이어지려면 지속적인 민간부문의 참여가 필수적이다.

따라서 본 연구에서는 지속가능한 도시재생을 위해 그동안 충분히 연구되지 않았던 도시재생사업에서 민간부문의 참여와 역할을 확대하기 위한 공간구성 전략 전략들을 분석하고 인천내항지역을 대상으로 검토하여 지속가능한 도시재생을 위한 공간구성 전략을 제안하는 것에 기존 연구들과 차별성을 가진다.

제 2장 이론적 고찰

2.1 도시 수변공간의 재생

2.1.1 도시재생의 개념

도시재생은 매우 넓은 의미를 가진 개념이다. 2013년 제정된 ‘도시재생 특별법’에 따르면 인구 감소, 산업구조 변화, 도시 확장, 노후한 주거환경 등 침체되어가는 도시의 역량을 강화하고 새로운 기능을 통해 다시 경제적, 사회적, 물리적, 환경적으로 활성화 시키는 것을 뜻한다.

도시재생 사업단에 의하면 “산업구조의 변화 및 신시가지 위주의 확장으로 상대적으로 낙후된 기존 도시를 새로운 기능의 도입과 창출을 통해 경제적, 사회적, 물리적으로 부흥시키는 것”을 의미한다.

또한 도시재생은 도시재생 이전에 도시 정비를 목적으로 실행되었던 재개발·재건축 등의 사업과 비교될 수 있다. 도시재생은 자력기반이 없어 공공의 지원이 필요한 쇠퇴된 지역을 대상으로 하며 지방 대도시 및 중소도시를 포함하나 재개발·재건축의 경우 수익성이 있는 노후한 지역으로 주로 수도권을 대상으로 한다. 또한 도시재생은 사회, 경제, 문화, 물리환경 등 종합적 기능개선 및 활성화를 목표로 하지만 재개발·재건축은 주로 주택이나 기반시설 등 물리적 환경정비에 집중하는 것에 두 개념의 차이를 갖는다.

2.1.2 도시 수변공간재생의 개념

수변공간은 단지 지리적 범위만을 의미하는 것이 아니라 친수기능을 포함하는 육역과 수역의 통합적 공간개념으로서 이해되어야 한다. 초기의 인류 문명들이 대부분 수변을 중심으로 발전해 온 것처럼 수변공간은 인간들이 더불어 살아

가는 삶의 배경이 되어왔다. 과거 인류가 도시문명을 이룩한 이후 수변공간은 도시가 형성되고 성장하는 주된 공간으로 자리잡아왔으며 교통, 생업, 휴식의 장소로서 우리의 삶과 함께 발전해왔다.

일부 수변공간은 산업화 시대에 들어서며 형태가 급격하게 변화했다. 해상활동의 변화로 인해 수변에 인접하여 창고와 도로가 들어서고 거래를 위한 상업시설과 산업시설들의 배후지역 입지가 늘어나게 되었다. 물류 활동이 증가할수록 항만은 거대해지고 철도와 도로 등 인프라 시설들이 확충되며 도시발전의 중심으로 자리 잡았다.

하지만 이런 변화들은 후에 인구증가와 산업화로 인한 환경 문제, 수변에 평행하게 형성된 차량과 철도망으로 인한 접근성 약화 등의 문제를 야기하였다. 또한 도시를 가로지르는 간선도로와 고가도로는 도시 공간들을 분리시키고 각 지구의 유기적 연계성을 끊어 놓았다.⁴⁾ 또한 도시구조가 도로 중심으로 발전하면서 수변산업시설들은 외곽으로 이전하거나 사라지게 되었다. 결국, 수변은 산업화 시대의 부산물로 남겨지거나 고속도로 등의 새로운 건설 또는 비어있는 채 버려지게 되었다.⁵⁾

이후 탈산업사회에서는 급격한 소득증대로 인해 개인의 삶의 질 향상이 중시됨으로써 공원조성, 접근성 강화, 수질 개선 등을 통해 수변공간에 대한 가치가 재조명 되었다.⁶⁾ 수변에 대한 다양한 가치를 새롭게 인식하게 되면서 개발된 수변공간은 관광자원으로서의 새로운 산업가치를 갖게 되었다. 기존에는 그저 유지로서의 역할만 수행했던 항구가 스펙타클을 제공함으로써 그 자체로 관광지가 되어 새로운 부가가치를 창출하기도 한다.⁷⁾

이렇게 도시의 주 발전 방향이 1차, 2차 산업에서 고도화된 산업으로 변화하면서 기존의 산업도시들은 쇠퇴를 맞이하게 되었다. 이러한 도시 내의 유희지를

4) 김민경, 도시수변공간 활성화에 관한 연구, 중앙대학교 박사학위 논문, 2010, 25p







5) B. S. Hoyle 외, Revitalizing the Waterfront, 1994

6) 서종국, 도시계획과 워터프론트, 한국위기관리논집 제10권 제12호 2014, 252p

7) Ibid 251p

재생하고 새로운 도시기능을 부여하기 위한 수변공간의 재생이 필요하게 되었고, 기존 도심재생과 연계하는 다양한 정비방안이 요구 되고 있다.⁸⁾ 많은 수변 공간들은 과거에 산업적 기능으로 이용되다가 최근에 들어서는 복합 업무, 오락 공간으로서의 도심공간으로 그 위상이 달라지며, 수변공간은 대규모 개발 가능지가 부족한 지금의 도심 안에서 다양한 가능성을 가진 공지로 그 가치가 높아지게 됐다. 또한 이런 가치 상승과 함께 도시 재생과 도시 개발 방향이 변함에 따라 수변공간은 물리적 변화가 필요한 시기를 맞게 되었다.

표 10 B.S. Holye외 (1994), Revitalizing The Waterfront

단계	심볼 ○도시 ●항구	시기	특성
Primitive Port/City		고대/중세 - 19세기	도시와 항구 사이의 공간적 기능적 연계
Expanding Port/City		19-20세기	급격한 상업과 산업의 성장이 도시한계를 넘어선 항구 발전에 힘을 발휘
Modern Industrial Port/City		20세기 중반	산업성장과 물류산업으로 분리된 대규모 공간이 요구됨
Retreat from the Waterfront		1960s-1980s	해양관련 기술 변화에 따라 분리된 해양산업개발지구 성장 유발
Redevelopment of waterfront		1970s-1990s	거대규모의 현대항구는 대규모 부지를 필요로 하고 기존의 핵심항구는 도시재생을 시작
Renewal of Port/CityLinks		1980s-2000+	항만-도시의 관계가 재정립되고 도시재생으로 항만-도시 통합 강화

2.1.3 국내 도시재생 현황

기존에는 재개발 재건축 위주로 이루어졌으나 국내 도시의 2/3가 인구감소, 산업침체 등 쇠퇴가 심화됨에 따라, 도시재생에 대한 체계적인 계획/국가지원 등

8) Ibid 251p

이 절실한 상황에서 13년 6월 도시재생특별법 제정되었다. 2013년 12월 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」(이하, 도시재생특별법) 시행되면서 국내 도시재생이 본격적인 시작 단계에 들어서게 되었다. 정부는 도시재생 특별법의 시행에 따라 성공적인 모델을 개발하고 이를 국내 곳곳으로 확산하기 위해 공모절차를 통해 선도지역을 선정하였다. 사업은 도시경제기반형과 근린재생형으로 나뉘어 선정되며 각 선도지역에 대해서는 250억원(도시경제기반형), 100억원(근린재생형)이 지원될 예정이다.

도시재생의 유형 중 도시경제기반형 도시재생은 산업단지, 항만, 공항, 철도, 일반국도, 하천 등 국가의 핵심적인 기능을 담당하는 도시계획시설의 정비 및 개발과 연계하여 도시에 새로운 기능을 부여하고 고용기반을 창출하기 위한 도시재생활성화계획(도시재생법 제2조)에 따른 도시재생의 한 유형이다. 한편, 근린재생형 도시재생이란 생활권 단위의 생활환경 개선, 기초생활인프라 확충, 공동체 활성화, 골목경제 살리기등을 위한 도시재생활성화계획(도시재생법 제2조)에 따른 도시재생을 의미한다.

도시재생특별법은 과거 수익성을 중시한 도시정비사업으로부터 소외되었던 쇠퇴지역들에 대해 공공의 역할을 강화하며 도시경제구조 개선과 생활환경 개선 등을 목적으로 한다. 따라서 민간참여의 측면보다는 공적인 측면이 더욱 크며 공공의 역할이 중요한 부분으로 작용한다.

하지만 지자체와 중앙정부의 재정 등을 고려하면 도시재생에 투여될 예산이 매우 부족하기 때문에 공공에만 의존하는 도시재생 방식은 지속적이고 건강한 방법으로 도시 쇠퇴 문제를 해결하기엔 한계가 있다. 또한 물리적 측면에서의 정비 사업만이 아닌 사회, 경제, 문화 등 다양한 측면으로의 접근이 필요하다. 이런 종합적인 측면은 공공 외에도 민간 부문의 참여가 활발해질 때 가능해진다. 즉 공공이 도시재생에 선도 역할을 하는 것도 중요하지만 이후 지속적인 도시 활성화가 이루어지려면 민간의 참여가 중요한 부분이라고 할 수 있다.

2.1.4 국내 도시 수변공간재생의 현황

국내에서 수변공간재생과 낙후된 도심과의 관계를 고려한 계획이 등장한 지는 오래되지 않았다. 2008년 부산 북항 재개발 사업이 추진되기 전까지는 도시 수변공간재생은 도심 내 소하천 및 한강변을 중심으로 진행되어 왔다. 과거의 도시개발은 산업경제활동의 인프라 확충이 주된 목적이었으나 삶의 질과 환경에 대한 인식의 변화로 인해 수변공간에 대한 가치가 새롭게 조명되면서 수변재생사업들이 발생하게 되었다. 그러한 계획들 중 수변재생의 대표적인 사례로 청계천 복원 사업이 시초가 되었다고 볼 수 있다.

이후 한강변에 위치한 장소들에 대해 한강르네상스 4대 한강공원 특화 사업(반포, 여의도, 난지, 뚝섬), 워터프론트 뉴타운 계획(마곡), 지구단위 계획(압구정, 여의도, 성수지구) 등이 줄지어 이루어 졌다. 이는 기존 고속도로로 단절되고, 방치되어 있던 공간에서 시민들의 생활을 담을 수 있는 도시공간의 일부로 편입되는 과정으로 볼 수 있다.

서울의 양재천과 성북천의 경우 생태하천으로의 복원 사업이 이루어졌다. 이는 한강과는 달리 도심 내 소하천으로 자연형 생태하천 복원을 목표로 하며 주변 주민들의 여가 및 레저공간으로서의 역할을 담당하는 공간으로 계획되었다.

위에서 살펴본 사례들은 대부분 강과 소하천을 대상으로 이루어진 것들이다. 또한 수변공간을 대상으로 재생 대부분 친환경적 공원 조성을 목표로 하며, 산책로, 광장, 공원 시설물 정비 등을 담고 있다. 이는 도시 수변공간재생에 있어 수변공간 자체와 공원으로서의 성격에 한정되는 계획들이며 도시재생의 개념과 같이 낙후된 도시 전체를 활성화시키기 위한 전략적 계획의 일부로 보기에 무리가 있는 사례들이다.

수변공간을 대상으로 공원과 같은 공공공간으로서의 성격뿐만 아니라 도시기능을 분담하고 사람들의 생활공간으로서 계획된 개발 사례로는 부산 북항 재개발이 대표적이다. 이 사업은 2008년부터 시작되어 아직 초기 단계로 볼 수 있

으며, 부산 북항 개발의 파급효과로 구도심재생을 기대하며 계획되었다. 하지만 사업성을 위한 초고층 상업, 업무 빌딩 개발과 구도심과의 물리적 단절 등과 같은 문제와 함께 구도심을 고려하지 않고 있다는 우려의 목소리가 나오고 있다.

인천 내항 역시 부산 북항과 같이 기존 부두를 도심에 편입하여 시민들의 생활공간으로 계획하려 했으나 사업주체간의 갈등 및 사업성 문제로 인해 수년간 지체되고 있는 상황이다. 이처럼 국내에서는 도시재생을 위한 도시 수변공간재생 관련 사업은 아직 초기 단계에 머물러 있다. 하지만 산업의 흐름이 변하고, 쇠퇴된 도시가 늘어나며 수변공간의 재생은 도시 활성화를 위한 전략적 사업으로서의 의의가 더욱 커질 것이다.

2.2 도시재생과 민간참여

2.2.1 민간참여의 특성

민간은 사전적 정의에 따르면 민간이란 일반국민을 의미하며 관청이나 정부기관에 속하지 않는다는 점을 내포하고 있다. 즉, 민간은 비정부 부문 모두를 통칭하는 것으로 볼 수 있으며, 이 경우 주민, 토지소유자 조합, 민간기업, 사회적 경제 주체 등을 모두 망라한 개념으로 파악할 수 있다.⁹⁾

도시 개발사업에 있어 민간 부문의 참여는 사업의 개발 계획, 입지 여건, 개발 잠재력 등에 대한 다차원적인 평가를 통해 결정하게 된다. 기본적으로 공공 투자의 개념이 아니기 때문에 결과적으로는 수익 창출이 목적이며, 여러 가지 수단을 통해 이를 달성하고자 한다.

세부적으로는 개발 유형에 따라 민간 참여 정도가 달라지며 이를 결정하는 투자결정요인들이 나타난다. 주거의 경우 상권이나 지역발전성, 대중교통 수단, 공공시설, 학군, 혐오시설 존재 여부 등을 고려한다. 관광산업의 경우 주변 특

9) 유재윤 외, 도시재생에 대한 민간비즈니스 부문 참여 활성화 방안 연구, 국토연구원, 2014, 29p

성, 접근성, 지역·구역 지정 상태, 건축물 관련 규제, 외국인 관광객, 세금, 이미지, 자금조달 등에 대한 요인이 있고, 상업/업무 시설의 경우 인구밀도, 접근성 등이 가장 큰 결정 요인으로 작용한다.

2.2.2 국내 도시재생과 민간참여 현황

국내 도시재생관련사업은 도시재생특별법의 제정과 함께 공공의 선도사업을 통해 도시재생을 일으키려는 시도들이 대부분이다. 국토교통부에서 지원하는 도시재생 활성화 및 지원에 관한 사업들은 경제기반형 도시재생사업, 근린재생형 도시재생사업, 주택도시기금을 활용한 도시재생사업, 주거취약지역 개조사업 등이 있다.¹⁰⁾ 각 사업 내용 중 민간부문의 활성화를 위한 내용들은 다음과 같다.

경제기반형 도시재생사업의 지원내용은 맞춤형 규제완화와 부족한 기반시설을 지원이 있다. 규제완화는 세제지원과 용적률·건폐율·높이제한·주차장설치기준 등의 건축규제를 종합한 간접지원을 통해 민간투자를 활성화하기 위한 전략이다. 금융지원 역시 주택도시기금을 통한 SPC 출자 및 융자 등의 지원을 한다.

근린재생형 도시재생사업은 공간적 복지·일자리 창출과 기초생활 인프라 확충 그리고 주민 도시재생역량강화를 목적으로 한다. 지역특색을 살려 침체된 중심시가지 경제를 활성화하고 생활환경 개선을 통한 공동체 유지를 목적으로 하기 때문에 민간부문의 참여보다는 공공의 지원을 통한 복지적 차원의 성격이 더 강하다.

주택도시기금을 활용한 도시재생사업은 도시재생 선도지역으로 선정된 곳 중 일부 지역에 대해 민간투자사업을 우선 추진하는 사업이다. 주택도시기금법 시행에 따라 도시재생사업에 대한 기금의 출자·투자·융자 및 HUG 보증 지원이 가능하여 최소한의 재원을 확보할 수 있도록 한다. 사업내용은 비즈니스센터, 복합문화레저 시설, 복합공공청사, 어린이회관 등을 개발하여 도심 활성화의 거점으로 삼는다.

10) <http://www.molit.go.kr/>, 국토교통부, 도시재생 활성화 및 지원 정책

주거취약지역 개조사업은 최저 주거기준에 미달되고 인프라·안전·경제적 빈곤 등이 집중된 지역에 대해 경제·사회·물리적 사업을 패키지로 지원하는 사업이다. 지원내용은 생활 인프라 개선, 집수리, 일자리와 복지 등 휴먼케어를 중심으로 하기 때문에 이 역시 민간의 투자 보다는 공공차원의 복지적 성격이 강한 사업으로 볼 수 있다.

위와 같은 사업들은 공공의 주도로 이루어지는 사업으로 부분적으로 민간참여를 고려하고 있다. 민간참여를 유도하기 위한 방법은 주로 규제완화, 금융지원 등의 측면이 대부분이다. 하지만 경제기반형 외의 도시재생 사업들은 대부분 물리적 측면에서의 생활환경 개선을 목표로 하기 때문에 민간의 주도로 이루어지기 보단 공공사업으로 진행되는 경우가 많다.

현재 국내 도시재생사업은 한국토지주택공사(LH)같은 공공기관이 도시재생사업을 주도로 이끌며, 금융기관이나 민간 사업자가 주체적으로 사업을 진행할 수 없다. 민간의 참여는 공공의 주도로 진행되는 도시재생사업에 부분적으로 참여하는 방식으로 이루어지고 있으나 이마저도 여러 문제들로 원활한 참여가 이루어지고 있지 못하다.

국내 도심재생에서 민간참여는 업종 간 규제로 인한 진입 장벽이 높다. 일본의 대표 디벨로퍼인 미쓰이와 미쓰비시, 모리 등은 주거·업무·상업·을 가리지 않고 모든 분야에 진출해 있다. 이런 기업들은 외부의 지원 없이 자체적으로 사업 검토부터 입주 후 서비스까지 독자적으로 해결할 수 있지만 국내 환경에서는 기업이 자산관리회사가 중개법인을 따로 만들지 않으면 중개 업무를 할 수 없게 되어있다.¹¹⁾

또한 현재 논의되고 있는 도시재생사업들은 소규모 개발이 다수이다. 이는 대기업이 들어설만한 규모가 아니고 사업성이 떨어지기 때문에 건설사들이 진출을 꺼려하는 부분이 있다. 대부분의 사업이 공공성 위주이기 때문에 수익성 보장에 대한 방안이 미비하여 일반 기업들의 투자가 선뜻 이루어지지 않고 있다.

11) [인터뷰] '토지 셰프'의 상상력이 세상을 바꾼다...문주현 엠디엠회장, 데일리한국, 2017.5.29

또한 개발사업의 역사가 짧기 때문에 재생사업을 주도할 수 있는 사업 주체가 부족한 실정이다.

표 11 국내 도시재생 활성화 및 지원 정책 중 민간부문 활성화 전략

도시재생사업 구분	민간부문 활성화 관련 내용
경제기반형	<ul style="list-style-type: none"> - 세제지원 - 건축규제 완화 (용적률·건폐율·높이제한·주차장설치기준 등)
근린재생형	<ul style="list-style-type: none"> - 사회적 경제(사회적 기업, 협동조합, 마을기업 등)에 따른 공동체 중심의 소득 창출
주택도시기금을 활용한 도시재생사업	<ul style="list-style-type: none"> - 선정된 선도지역에 대한 민간 투자 우선 추진 - 재생사업에 대한 기금의 출자·투자·융자·HUG보증 지원 가능 - 비즈니스센터, 복합문화레저시설, 복합공공청사, 어린이회관 등 개발
주거취약지역 개조사업	<ul style="list-style-type: none"> - 민간기업 후원, 해비타트·건축사협회 등 단체의 자원봉사를 유도하는 복지적 차원의 사업

<http://www.molit.go.kr/>, 국토교통부, 도시재생 활성화 및 지원 정책 참고

2.2.3 국내 도시재생과 민간참여의 필요성

도시재생은 과거 도시정비사업에서 민간의 사업성이 주된 논리로 작용되며 침체지역에 대해 공공의 역할을 확대함으로써 생활환경을 개선하고 도시 전반의 경제 구조를 개선하는 것을 목적으로 한다. 현재 선도지역 선정을 통해 도시재생의 파급 효과를 주변 지역으로 확산하려는 시도가 이루어지고 있으나 지자체의 재정과 중앙정부의 재정으로만 도시재생을 기대하는 것은 현실적으로 불가능하다.

도시재생사업은 기존 정비사업을 포함하는 개념으로 볼 수 있다. 기존의 재개발·재건축에서는 민간의 수익성이 보다 우선시 되던 것과 다르게 공공이 보다 강조된다는 것에서 크게 차이가 있다. 또한 단순히 물리적 환경을 개선하는 것이 아니라 사회·경제·문화의 종합적인 관점에서 접근을 추구한다는 것에서 민간의 창의적이고 유연한 접근이 요구된다. 공공의 자원과 역량이 한계를 갖기 때문에 지속적인 도시재생에 있어 민간의 참여가 결정적인 역할이라고 볼 수 있다.

특히 경제기반형 도시재생에 있어서는 민간의 참여와 투자가 이어질 때 성공적인 재생사업으로 도달 할 수 있다. 하지만 도시재생사업에 민간의 참여를 강화하기 위해서 기존과 다른 방식과 방법이 필요하지만 이에 대한 연구가 많이 이루어지지 않고 있다. 지속적으로 도시쇠퇴 문제를 해결하기 위해서는 민간을 단순한 수익창출을 위한 개발자의 역할만이 아닌, 물리적 정비 외에도 지속적인 경제활동을 통한 지역의 경제주체도 인식하여야한다.

그동안 추진해 왔던 우리나라의 기존 도시재생사업은 대부분 중앙정부와 지방자치 단체의 지원 하에 주민조직을 중심으로 추진되어 왔다. 그리고 그에 따른 여러 가지 한계점들이 지적되고 있다. 먼저 사업 주체 측면에서 관 주도 사업 추진으로 인하여 지역 내 실질적 사업주체가 부재하여 지속적 사업추진이 어려운 한계를 지니고 있다. 파급효과 측면에서는 소단위 마을중심 사업으로 추진하여 파급효과 역시 근린생활권 또는 소생활권 정도에 한정되고 있다. 또한 재정적 측면에 서도 선도적인 사업추진을 통한 공감대 형성 측면에서는 긍정적이나 수익성이 낮아 사업을 지속적으로 추진하기 위해서는 공공의 재원이 지속적으로 투입될 수밖에 없는 사업구조를 지니고 있다.¹²⁾

도시재생특별법 제정과 함께 도시경제기반형 도시재생사업이 추가되어 기존의 근린단위의 사업에서 벗어나 다양한 형태의 사업추진이 가능할 것으로 기대된다.¹³⁾ 특히 장기적 관점에서의 계획이 요구되는 경제기반형 도시재생사업의 경우 공공의 힘만으로는 다양한 사업의 측면에 대응하기에 역부족이다. 따라서 이를 보완하기 위해 민간의 자본력과 창의적인 활동이 수반되어야 한다. 공공 주도의 선도사업과 물리적 기반 조성 이후에도 도시재생의 지속을 위해선 민간의 역할이 필수적이다.

12) 유재윤 외, 도시재생에 대한 민간비즈니스 부문 참여 활성화 방안 연구, 국토연구원, 2014, 32p

13) ibid, 32p

제3장 민간부문 공간구성 전략 사례 분석

3.1 사례 선정

이미 국내에 앞서 진행되거나 완료된 도시 수변공간재생 사례들에 대해 공간 구성 및 디자인 전략을 분석하여 종합 전략 구상을 도출해 대상지인 인천 내항에 적용하고 검토해 볼 수 있도록 한다.

이에 앞서 사례 선정 기준에 대해 살펴보면 첫째, 인천 내항과 같이 과거 항만으로 이용되다 노후화 및 환경문제 등으로 인해 경쟁력이 저하되어 재생사업이 시작된 경우에 한한다. 둘째, 공공의 주도 하에 단기적으로 발생한 선도사업의 성격이 아닌 장기적인 마스터플랜 수립을 통해 지속적이고 활발한 민간의 참여가 발생한 사례를 선정한다. 셋째, 계획이 진행 중이거나 완료되었으며 성공적인 사례로 평가 받는 것을 선정한다.

이런 기준으로 선정한 첫 번째 사례는 인천 내항과 형태적으로 비슷하며, 시민들의 여가·문화 및 생활공간으로 자리잡은 볼티모어 이너하버지역이다. 두 번째 사례로 인천 내항과 규모 면에서 비슷하며 도심과 접해 주거·상업·문화·산업 등 다양한 측면의 도심 기능을 분담하는 함부르크 하펜시티를 분석한다. 세 번째로는 아시아권의 항만재개발 사례이며 국제, 업무, 문화, 상업 등 새로운 도심으로서의 역할을 담당하는 요코하마의 미나토미라이 21을 분석한다.

분석 내용으로는 기존 항만에서 도시생활공간으로 전환하는 과정에서 민간부문의 투자를 유도하기 위한 주요 전략들과 공간에 적용된 형태를 분석한다. 세부 내용으로는 대상지의 입지분석과 함께 토지의 용도, 밀도, 가로망, 건축물 배치 등 토지이용계획 내용을 분석하고, 민간부문 공간구성에 대해서는 건축물, 외부공간 등 개발 형태, 민간부문개발 세부용도, 시기별 개발을 살펴보도록 한다.

표 12 사례 선정 기준

1	항만 노후화 및 환경문제 등으로 재생 사업이 시작된 사례
2	마스터플랜 수립을 통한 장기적 사업이며 활발한 민간개발이 수반된 사례
3	계획이 진행중이거나 완료되었으며 성공적인 사례로 평가 받는 사례

3.2 볼티모어 도심부 재생

3.2.1 개요

볼티모어 이너하버는 볼티모어 도심과 인접한 내항지구로 도시 산업 활동의 중심이 되는 장소였다. 하지만 해산물류환경이 변하며 내항의 기능이 외항으로 이전하고, 쾌적한 교외환경을 선호한 사람들이 도시를 떠나며 상주인구가 적어짐에 따라 도심부의 활력이 저하되고 도시 기능이 마비되는 일이 발생하였다. 이에 도시쇠퇴의 근본적인 문제들을 해결하기 위해 볼티모어 도심부 재개발 계획이 이루어지게 된다.

도심을 단기간에 활성화시키기에는 계획 범위가 너무 광범위했고, 오랜 시간이 소요될 것으로 예상되었다. 따라서 계획 초기 큰 파급효과를 미칠 수 있는 단기적 프로젝트에 집중하는 전략을 세워 개발된 것이 볼티모어 도심 내 건설된 오피스 빌딩인 찰스센터이다. 찰스센터는 당 시대에는 파격적인 현대적 건축물로 큰 성공을 거두었고, 이 성과를 뒤이어 2차 사업으로 이너하버 재생 계획이 착수되었다. 이는 단일 거점에 국한된 사업효과뿐만 아니라 수변을 따라 지속적으로 이루어진 개발 사업의 시발점으로 볼 수 있다.

1965년 이너하버 마스터플랜이 수립된 후 초기에 실행 된 것은 운동경기 및 이벤트가 가능한 사이언스 센터와 공원 조성이었다. 이와 더불어 항구의 격벽을 정비하고 수변산책로를 조성해 수변공간으로의 사람들의 접근을 유도하였

다. 또한 정비된 수변공간에서는 지속적으로 크고 작은 이벤트와 활동이 이루어지게 하였는데, 이는 이너하버 공간의 변화를 대중들의 의식 속에 자리 잡게 하기 위함이었다.

경제 활동 측면에서는 수변공간, 편의시설, 접근성 등의 이점을 바탕으로 유명 기업의 본사를 유치하기 위해 노력하였다. 대표적으로 유명 보험회사인 USF&F가 이너하버 프로젝트 구역에 본사 건물을 이전하기로 계약하였고, 이는 프로젝트 전반에 대한 신뢰성을 높여 다른 기업 건물의 유치를 보다 수월하게 하였다. 이런 기업들의 유치는 쇼핑몰, 호텔, 레지던스 등의 개발을 동시에 활성화 시키는 효과가 있었다.

이너하버 수변공간에 접해서는 초기 개발된 사이언스 센터 이외에도 아쿠아리움, 공연장, 대형상업시설, 마리나 등 다양한 공공시설들이 곳곳에 위치하며 수변지구 내부로 사람들을 유인하고, 시민들의 여가 및 문화생활의 중심지로 자리 잡을 수 있게 하였다. 전쟁 때 이용되던 범선, 발전소 등을 관광자원 및 상업시설로 활용하며 과거 항구의 모습과 현재의 모습이 어우러질 수 있도록 했다. 이는 볼티모어 시민들뿐만 아니라 외부 관광객들의 발길을 유혹할 수 있는 매력적인 자원이 되었다.

이너하버 재생 마스터플랜은 1965년부터 2003년 이전까지 대부분 성공적이었다. 하지만 시간이 지나며 사회분위기 및 기존 계획의 보완점들이 드러나기 시작했고, 2003년 마스터플랜 수정 계획을 통해 더 나은 공간을 목표로 하고 있다.

표 13 민간 참여 확대를 위한 볼티모어 도심 재개발 주요 전략

전략	내용
선도사업 추진	도시재생 초기에 단기 프로젝트로 도심에 지어진 현대식 오피스 빌딩의 성공으로 이너하버 재생계획의 사회·경제적 사업 기반 마련
수변공간 정비	항구 격벽 정비 및 수변산책로 조성으로 물리적 사업 기반 마련
유명기업 유치	유명 기업의 본사 유치를 통한 프로젝트 투자개발 신뢰성 확보
지속적인 이벤트 개최	활발한 수변공간 분위기 조성으로 긍정적 이미지 형성
공공공간 및 공공시설 배치	공원, 광장 그리고 이와 연계된 공공시설을 배치하여 유인요소를 형성하며, 주변 민간부문개발 촉진
장기 계획 및 수정 계획	초기 계획을 통해 40년간 다양한 개발 사업과 향후 문제점 보완을 위한 수정 계획 수립으로 지속적인 도시재생 유지

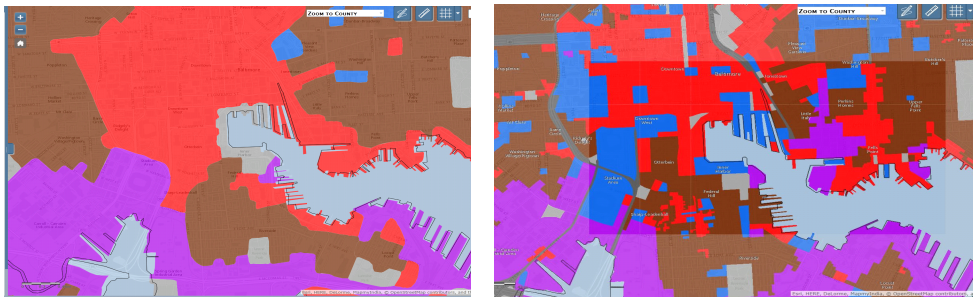


그림 2 볼티모어 토지이용 변화 (원:1973 , 오:2010)

출처 : <http://mdpgis.mdp.state.md.us>

3.2.2 전체 공간구성

(1) 입지

■ 주요 교통

이너하버는 볼티모어 도심부와 인접해 과거 도시산업의 중심이 되었던 항만 공간이다. 볼티모어 도시 재생계획 초기 선도사업으로 진행된 찰스센터와 시청 사이의 Light St. 와 Calvert St가 이너하버 서측을 지나 볼티모어 남쪽으로 이어지는 주요 도로로 자리 잡고 있다. Pratt St와 Lombard St는 고속도로와 이어지며 이너하버 북측을 가로지르는 주요 도로이다.

이너하버 서측에는 캠프 야드 기차역이 위치하고 이너하버와 도심 사이를 가로지르는 지하철 노선이 있다. 이너하버 바로 인접해서는 버스 정류장이 있고, 수상교통을 이용해 다른 수변공간으로 이동 가능하다.

■ 결절점

이너하버 서측과 남측에 형성되어 있는 주거지역과 도심에서 이어져 이너하버를 남북으로 지나는 Light St가 만나는 지점은 Node1을 형성한다. 이는 찰스센터의 성공의 탄력을 이너하버 깊숙이까지 침투시키고, 주변의 주거지역 및 공원과 더불어 공공공간으로서의 역할을 담당한다.

이너하버를 동서로 가로지르는 Pratt St, Lombard St와 도심에서 내려오는 Light St가 만나는 지점은 Node2로 도심의 상권과 유동인구를 이너하버 내부로 집중시키기 위한 지점이다. 동선을 이너하버 지구 내부로 유인하며 관문의 역할을 한다.

동측의 주거지, 북측의 Jones Falls 고속도로와 Pratt St가 만나는 Node3는 외

부 방문객의 접근이 유리한 지점이다. 수변공간의 피어로 이어지는 진입부에 위치하며 대규모 방문객을 수용할 수 있는 시설에 적합하다.

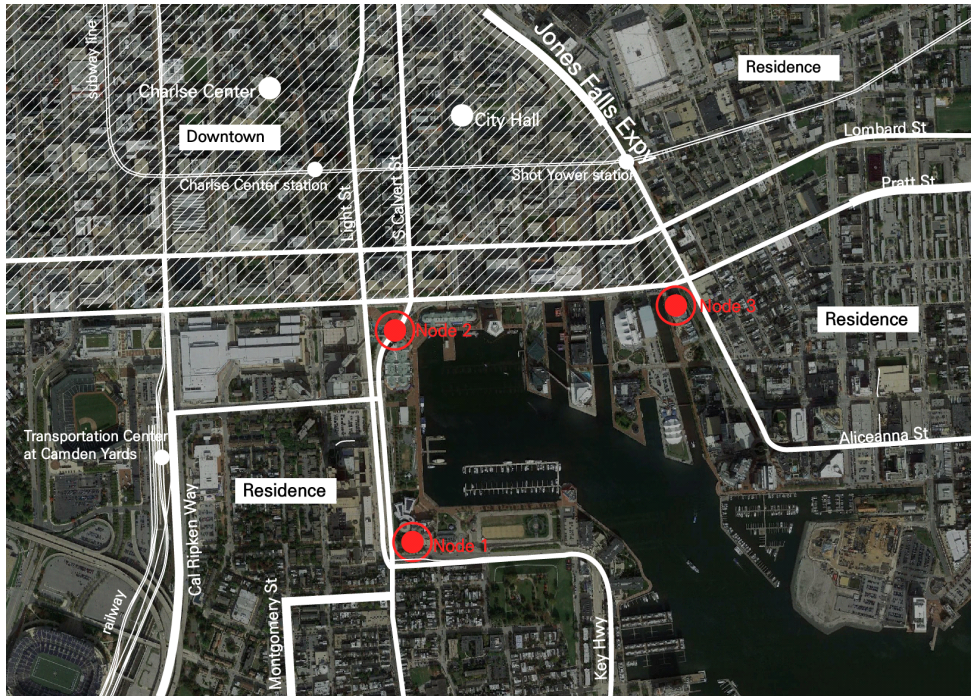


그림 3 이너하버 주요교통 및 결절점

(2) 공간 계획

■ 가로망 분석

이너하버 지구 가로망은 크게 10m미만 도로, 10m 이상 도로, 보행자전용 도로로 구분할 수 있다. 수변공간 내부에는 차량 접근이 제한되며 오픈스페이스와 연계된 보행자도로로만 구성되어 있다. 보행자 전용 도로는 수변을 따라 배치된 9m 폭의 프롬나드와 각 시설과 오픈스페이스를 연계해주는 도로로 구분된다. 10m 이상인 도로는 주로 수변공간을 둘러싸는 복합용도지역과 함께 배치되며, 배후지역인 주거지역과 도심 내부에서는 주로 10m 미만인 도로로 이

루어져 있다.

도로 폭을 보다 자세히 살펴보면 수변공간에 수평적, 직접적으로 둘러싸고 있는 도로의 폭은 16~18m 정도이고, 고속도와 연결된 도로는 27~30m로 가장 넓은 폭의 도로이다. 수변공간에 대해 수직적으로 접하는 도로들의 폭을 살펴보면 도심과 접하는 부분에서는 10m내외의 폭을 가지고, 남서측 주거지역에서 수변공간에 수직적으로 연결되는 도로는 10~14m의 폭을 가진다. 주거지역 내부의 도로는 6m내외로 형성되어 있다.

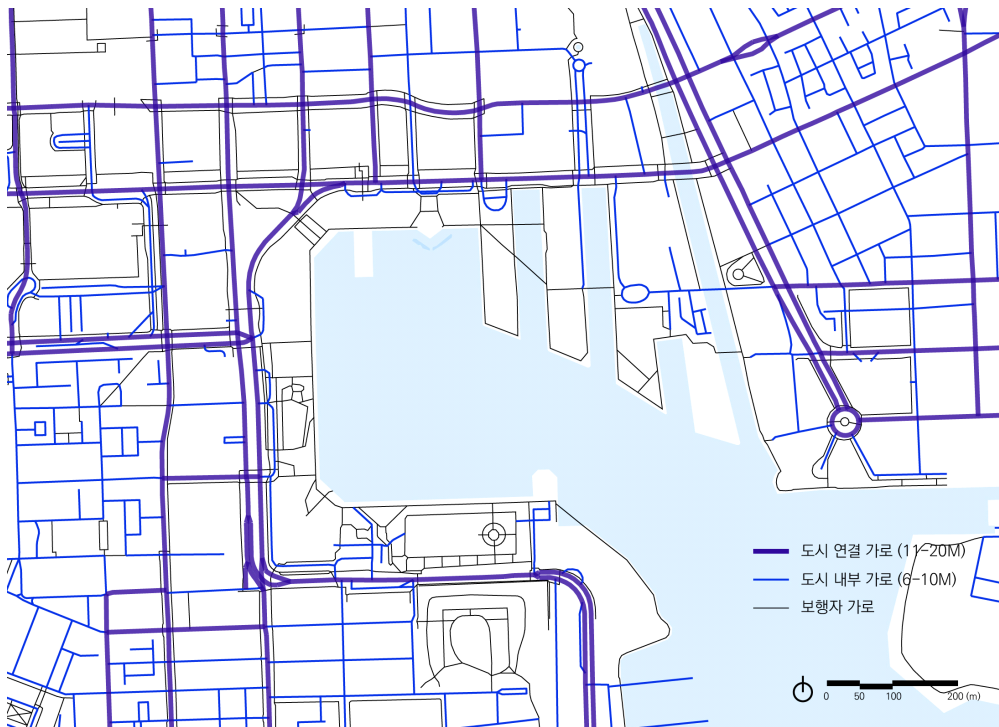


그림 4 이너하버 가로망 분석

■ 블록 분석

이너하버 수변지구 내부는 차량통행이 제한된 하나의 블록으로 이루어져 있다. 수변지구와 바로 접해 있는 블록들을 살펴보면 북측의 복합용지의 경우

110x115, 90x95, 90x100 정도 규모의 블록으로 이루어져 있다. 수변지구 서측에 접한 블록들은 100x225, 100x200, 115x180 등 북측의 용지보다 더 크게 나누어져 있다. 또한 필지도 단일 필지로 이루어져 있어 대규모 건축물의 건설이 가능하도록 되어있다.

수변지구와 바로 접하지 않은 배후 지역에서는 도심 내부로 갈수록 100x35, 40x50, 50x60 등 더욱 작은 블록으로 나뉘었고, 필지 역시 단일필지가 아닌 3개 내외의 필지로 구성되어 있다. 배후 주거지역에서는 120x50, 80x115, 150x130 등 도심보다 큰 규모의 블록으로 이루어져 있지만 60x15, 60x20 등의 필지 크기로 잘게 나누어져 있어 단독주택 또는 저층 공동주택이 들어설 수 있도록 구성되어있다.

수변지구를 둘러싼 도로를 기준으로 수면까지 폭은 도심과 접한 북측 Pratt St 에선 60m, 서측 주거지와 접한 Light St에선 90m, 공원 및 주거지와 접해있는 남측에서부터 120m의 폭을 가진다. 도심과 접한 수변지구의 폭이 가장 좁으며 상업시설이 몰려있고, 부두는 170m에서 450m까지 수변을 향해 뻗어있다. 폭이 비교적 넓은 서측과 남측은 공원과 함께 넓은 오픈스페이스가 배치되어 있다.



그림 5 이너하버 블록 분석

■ 밀도 분석

이너하버 내 밀도는 이너하버 재생 계획에서 각 블록마다 다른 지점을 적용받으며 최대 허용층수를 기준으로 건폐율을 제한하고 있다. 높이 분포를 살펴보면 수변과 바로 인접한 공간에는 오픈스페이스가 가장 큰 비율을 차지하며 상업시설은 15m를 넘지 않는 저층으로 대부분 수변공간 진입부에 위치하고, 일부 공공시설 및 공동주택은 16~30m의 높이이다. 예외로 세계무역센터 위치만 수변 지구 내 137m로 가장 높은 높이가 허용되고 있다.

수변공간에서 도로 한 켠 뒤에 위치하는 블록들은 허용높이가 100m 이상이 넘는 곳이 대부분이며 Pratt St와 Light St가 교차하는 이너하버 진입 부분의 건물은 허용 높이가 151m이상으로 가장 높은 부분이다. 건폐율은 대부분 100%까지 허용 가능하나 건축물 높이가 높아질수록 건폐율 60%, 35% 등으로

제한하거나 최소높이 기준을 설정해 밀도를 조정하고 있다.¹⁴⁾

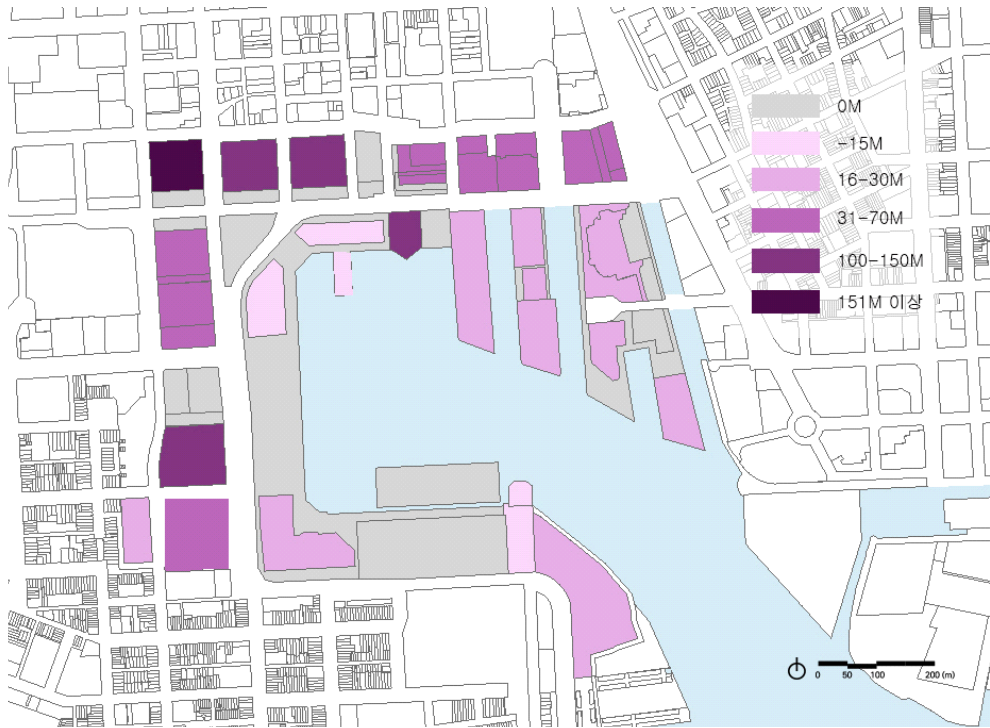


그림 6 이너하버 밀도 분석

■ 토지이용 분석

이너하버 범위 내 토지이용을 살펴보면 크게 주거, 복합, 상업, 공공시설, 오픈스페이스, 주차용지로 구분된다. 수변과 접한 대지를 중심으로 토지이용 분포를 살펴보면 Node1은 공공시설용지로 메릴랜드 사이언스 센터가 있다. 이 시설은 아이맥스극장, 전시관, 전망대와 물리, 우주, 지질, 인체 등의 주제를 다루는 박물관으로 구성되어 있다.

메릴랜드 사이언스센터를 중심으로 West Whore Park와 Rash Field가 오픈스페이스를 이룬다. West Shore Park는 방문자센터와 연계된 광장, 조경, 테이بل

14) URBAN RENEWAL PLAN INNER HARBOR PROJECT 1 보고서 참고

등이 배치되어 방문객들이 쉬어갈 수 있는 장소이다. Rash Field는 인공 모래사장과 잔디밭, 관람석등을 갖춘 장소로 여가 및 공연을 즐길 수 있는 장소이다. 또한 각 공원의 전면에는 공공부두로 지정된 마리와 인접해 있다.

이는 볼티모어 재개발 계획의 일환인 이너하버 마스터플랜에 의한 초기 계획으로 공공공간 및 공공시설에 대한 정부의 선투자를 통해 사람들의 관심과 주변 개발을 장려하기 위한 전략으로 개발되었다.

Node2는 도심과 이어지는 주요 가로가 이너하버와 만나는 지점으로 유동인구를 수용하기 위한 오픈스페이스와 수변공간 방향으로 대형 상업시설이 위치한다. 이는 진입 공간을 오픈스페이스-상업시설-수변공간으로 구성하여 도심주요 가로와 수변지구 내부로 이어지는 동선을 형성하고 있다.

Node2 교차로에 Mckeldin 광장이 위치하며 뒤로 주요 상업시설인 하버플레이스의 두 건물이 배치된다. 대부분 음식점들이 입점해 있으며, 수변공간으로 이어지는 공간을 카페, 테라스 등 외부공간을 적극적으로 활용하고 있다. 또한 세계 무역 센터 상부층의 전망대와 제 1부두에 전시된 범선 등이 방문객들의 흥미요소로 자리 잡고 있다. 이러한 공간 구성은 도심 내 볼티모어 재생계획의 선도사업인 찰스센터 성공의 파급효과를 연계하려는 의도로 해석할 수 있다.

Node3의 경우 부두에 시설들이 배치되며 방문차량수용을 위한 주차장과 공공시설용지들로 이루어져 있다. 주요 공공시설로는 해양환경협회, 공연장, 아쿠아리움이 있다. 또한 부두 중간 공공시설들 사이에 상업용지가 일부 배치되며, 과거 발전소로 이용되던 건물을 개조하여 음식, 주류, 공연 등 다양한 활동이 일어나고 부두 끝 오픈스페이스와 함께 호텔이 배치되어 있다.

대상범위 가장 남측에는 주거용지로 수변을 향한 고급 공동주택들이 들어서 있으며, 일부 상업용지와 공공시설용지가 함께 배치되어 박물관, 레스토랑 등이 들어서 수변 주거지뿐만 아니라 배후주거지에도 다양한 편의시설을 제공한다.

수변공간과 도로로 분리된 배후 지역은 크게 복합용지와 주거용지로 구성되어 있다. 이너하버 북측과 도심을 연결하는 공간엔 복합용지가 주로 배치되며 상업, 업무, 주거, 호텔 등이 들어서있다. 이는 이너하버 내부 상업시설과 공중보행로를 통해 적극적으로 연결되어 있으며, 방문차량 수용을 위한 주차건물 및 야외 주차장이 마련되어 있다. 이너하버 서측에는 본래 형성되어 있는 배후 주거지와 수변공간 사이에 신규 주거용지가 마련되며 저층 공동주택 및 고층 공동주택인 레지던스와 호텔 등이 건설되며, 수변으로 접근과 조망이 뛰어난 주거지로 자리 잡고 있다.



그림 7 이너하버 토지이용

3.2.3 민간부문 공간구성

(1) 개발형태

■ 건축물

이너하버 계획 대상지 내 건축물은 개발주체에 따라 공공/민간개발로 구분된다. 전체적인 입지를 보면 수변과 접한 대지에는 주로 공공개발이 이루어졌고, 이에 대한 배후 대지에서 주로 민간개발이 일어났다.

수변에 접한 공공건축물의 경우 층수가 낮고 물을 향해 개방적인 형태이다. 외부 벽체에 굴곡이 많아 주변에 다양한 규모와 성격의 외부공간을 형성하고 수변산책로의 동선을 끌어들이기 위해 적극적인 관계를 이루고 있다.

수변 배후 주로 입지한 민간건축물들은 대부분 하이라이즈이며 수변 건축물에 비해 사각의 단조로운 형태이다. 주요 가로인 Pratt St와 Light St에 접한 부분에 7층 내외 저층 기반부를 두고 뒤 쪽에 하이라이즈를 배치하여 연도형 가로공간과 수변으로의 조망을 동시에 확보하고 있다.

■ 외부공간

외부공간은 크게 광장과 공원 및 녹지 그리고 보행자전용도로로 구성되어 있다. 대지 내 공지를 제외한 외부공간은 대부분 공공부분의 개발로 형성되었고, 수변과 접한 부분의 보행자도로는 9m 폭으로 수변을 따라 이어지며 수변 배후 도심의 보행자도로와 연결된다.

공원은 조경녹지와 함께 테이블, 인공 모래사장, 벤치 등 사람들이 머무를 수 있는 공간을 제공한다. 이너하버 서측과 남측에 큰 55x160, 60x300인 비교적 큰 공원이 위치하며 수면의 마리나로 접근할 수 있다.

광장은 유동인구를 수용할 수 있도록 건축물의 주진입부와 함께 배치되고, 이너하버 주요 진입부 교차로에 Mckeldin 광장과 하버플레이스 사이의 광장이 사람들의 동선을 수변으로 까지 이어주는 역할을 하고 있다. 또한 이너하버 북측의 Pratt St와 접한 부분에도 광장을 배치하여 수변으로 접근하고자 하는 사람들의 동선을 받아주고 있다.

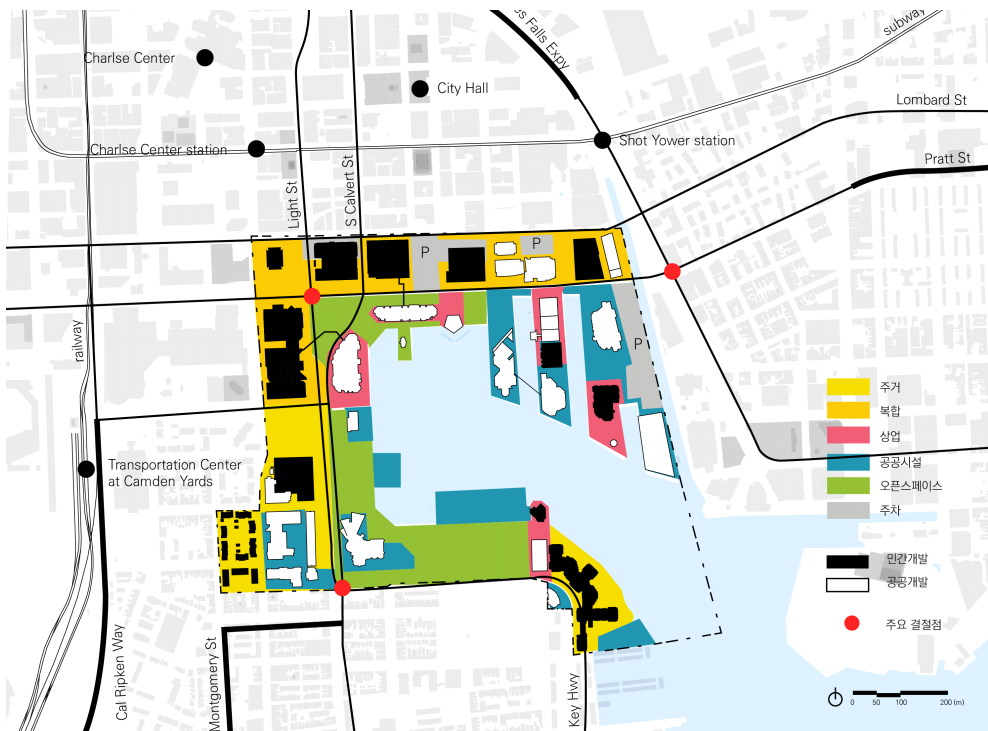


그림 8 이너하버 개발 형태 분석

(1) 세부용도

민간개발부분의 용도를 살펴보면 주거, 오피스, 상업시설, 호텔, 그리고 각 기능들이 복합되어 있는 복합시설로 구분할 수 있다. 이너하버 북측의 도심과 가까운 북측 대지에 오피스, 호텔, 갤러리, 상점 등의 기능을 포함하는 복합시설들이 주로 입지하여 수변공간 내 공공시설을 지원해주는 기능을 한다. 북측에 비해 비교적 도심과 구분된 이너하버 서측과 남측에는 공동주택, 레지던스 등

의 주거시설이 위치한다.

건물들의 주진입부는 수변에 접한 건물들의 경우 수변공간을 향한 진입부를 가지며, 배후 대지들은 가로를 향한 주진입부를 형성하고 있다. 북서측 이너하버 주요 진입부에서는 수변인접 건물과 배후 건물이 공중 보행로를 통해 직접적으로 연결되어있다.

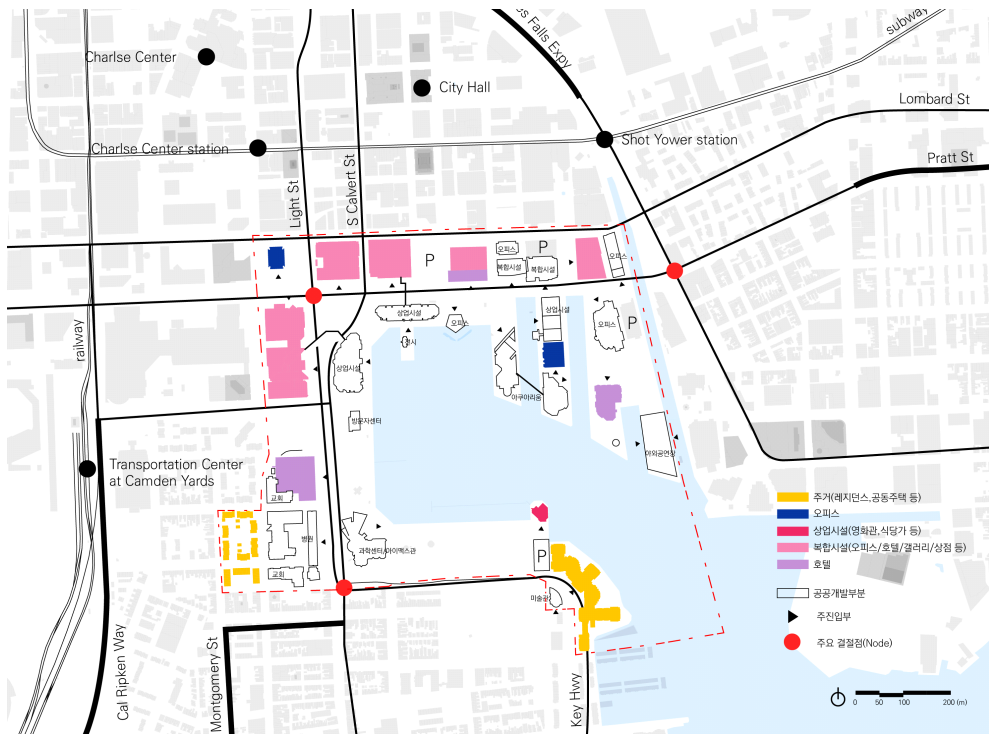


그림 9 이너하버 민간부분 세부 용도 분석

(2) 개발단계

이너하버 마스터플랜은 1965년 수립되어 실행되기 시작했다. 초기개발단계에 속하는 60-70년대에는 도심부와 이너하버 서측을 연결하는 남북방향의 주요 가로와 북측 해안선의 중심부가 먼저 개발되었다. 수변과 바로 접한 대지에선 공공개발이 이루어졌고, 도심과 이너하버를 연결하는 주요가로의 교차지점에서

민간개발이 일어났다.

1980-90년대는 개발 중기에 속하는 단계로 가장 활발한 개발이 일어난 시기이다. 민간개발의 경우 80년대에 수변 배후 공간에서 가장 활발하게 일어났다. 이너하버 주요 진입부에 속하는 하버플레이스 역시 80년대 건설되어 배후의 민간 복합 시설과 연결되었다. 90년대에는 이너하버 동측 지점의 공공개발이 집중적으로 일어났다.

2000년대 초반에는 수변공강 내 소규모 공공 개발이 진행됐며, 초기 마스터플랜이 성공적으로 마무리되며 수정 계획을 수립하여 현재 지속적인 개발이 진행 중이다.

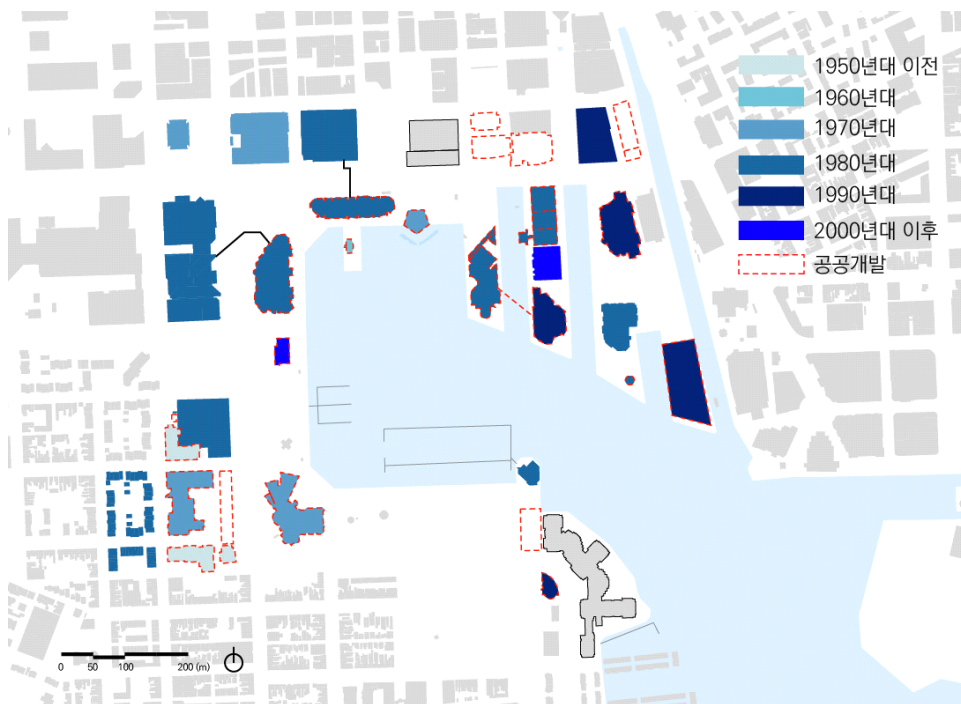


그림 10 이너하버 개발단계 분석

표 14 볼티모어 이너하버 공간구성 전략

전 체 공 간 구 성	주요 교통	일반	고속도로 진입부와 인접, 주변 지역과 연결되는 주요 가로가 대상지를 지남
		대중교통	철도역, 지하철역이 대상지 주변에 존재하고 수상교통을 통해 주변 수변공간으로 이동 가능
	결절점	이너하버 수변공간과 고속도로 인접, 도심부 주요 동선과 겹치는 장소에 대한 주요시설 배치	
	가로망	수변지구 내부	차량 접근 불가 수변을 따라 배치된 프롬나드 : 폭 9m
		수변지구 외부	수변지구와 바로 접한 도로 폭 : 16-18m
		수변지구 배후	수변지구에서 한 블록 이상 떨어진 배후 지역의 도로 폭 : 10m내외
	블록	규모	수변지구 폭 : 북측-60m, 서측:90m, 남측-120m, 부두:170~450m 배후 복합용도 블록 평균 크기 : 100x100), 도심지 내부 평균 크기 : 50x50, 주거지 평균 크기:120x60m
		필지	수변지구와 접한 대규모 블록들은 단일 필지 도심지 내부 3-4개의 필지로 한 블록 구성 주거지의 경우 도심지 내부보다 블록 규모는 크지만 6x25 정도의 세장형 필지로 구성
	밀도	최고높이	수변지구 내부 : 30m이하 수변지구 외부 : 진입부-150m 내외, 주요 가로 접한 부분- 100-150m
		건폐율	최고높이에 따라 달라짐, 높을수록 건폐율이 적어짐
	토지 이용	주거	주요 동선과 분리되며 수변과 인접한 곳
		복합	수변지구 한 켄 뒤에서 고밀도로 배치
		상업	수변지구 주 진입부 집중 배치
		공공시설	주요 결절점 및 부두 내 배치하여 수변공간 내부 광범위한 동선 유도
		오픈 스페이스	수변지구 내 배치된 시설 연계 및 주변 생활권을 고려한 여가 공간 제공

민 간 부 문 공 간 구 성	개발 형태	건축물	공 공	수변과 접한 수변공간 및 부두에 집중적으로 배치되었으며, 수변공간을 향해 열린 형태
			민 간	수변과 주요가로를 사이에 둔 배후 공간에 배치되며 주요 가로변의 연도형 건물과 타워형 건물로 구성
		외부공 간	공 공	수변공간 내 배치된 공원 및 도심과 연결되는 주 진입부와 주요 공공시설을 연계하는 광장이 있으며 보행자 가로가 도심과 각 외부공간 및 건축물 연계
			민 간	광장 및 공원을 향한 대지 내 공지 형성으로 공공외부공간과 적극 연계
	세부 용도	주거		수변과 접한 부분은 저층의 고급 공동주택, 주요 가로와 접한 배후 공간에는 타워형 레지던스, 주요가로 및 수변과 떨어진 공간에는 저층 일반 공동주택
		업무		주요가로는 교차하는 진입부 기업 본사 위치, 수변공간 내부 지원시설 성격의 일부 업무 건물
		상업		마리나, 주차장 등의 공공시설 지원을 위한 음식점
		복합		수변 배후의 주요 가로와 접한 대지에 집중적으로 배치되며 호텔, 쇼핑몰, 주거, 오피스 등의 복합용도를 갖고, 공중브릿지 등을 통해 수변공간 내 건물과 적극 연계
		호텔		야외공연장, 공원 등 공공시설 주변에 위치
	개발 단계	초기		도심과 연결되는 주요 가로를 중심으로 개발이 진행되며, 수변과 접한 부분은 공공개발, 배후에선 민간개발이 이루어짐
		중기		기존 개발지를 중심으로 한 민간개발이 활발히 일어나며, 공공개발은 기존 개발이 주변으로 옮겨감
		말기		소규모 개발이 대상지 전체에 산재되어 발생

3.3 하펜시티

3.3.1 개요

하펜시티는 19세기까지 신식의 항구시설을 바탕으로 주요 산업활동이 이루어지는 장소였다. 그러나 대형선박의 접근이 어려워지고 강 외곽으로 신항이 건설되며 경쟁력을 잃게 되었다. 또한 물류환경의 변화로 대체 교통수단이 발전하며 중공업의 쇠퇴와 함께 낙후된 장소로 남아있다가 1997년 함부르크 기의회가 하펜시티 재개발을 결정하며 2001년 재개발 사업에 착공했다.

하펜시티는 기존 도심과 별개로 직장, 주거, 문화, 레저, 관광, 상업 등 다양한 기능이 포함된 새로운 도심지로 계획되었다. 도심에서 부족한 주거공간을 제공하며 상주인구를 늘리고, 다양한 기능의 시설들은 외부 인구를 유인할 수 있는 요소로 작용한다. 또한 기존 많은 수변공간재생 사례에서와 같은 대단위 공원이나 녹지 조성과는 달리 상업적 용도가 많은 복합도시의 형태로 개발이 진행 중이다. 이는 도심 기능들과 연계되어 경제적 시너지 효과를 창출할 수 있도록 한다.

하펜시티 재개발의 주목할 만한 전략 중 하나는 느린 개발이다. 국내에서 주로 진행되는 개발과 같이 대규모 자본을 유치하기 위해 아파트 단지와 초고층 상업시설을 지어 초기에 개발 성과를 내는 것과 대비되는 점이다. 실행 주체인 HafenCity Hamburg GmbH (HCH)의 홍보부장은 “하펜시티는 시민들의 동의를 모아 천천히 개발할 생각이기 때문에 굳이 큰손에 의존할 생각이 없다”고 말했다.

하지만 느린 개발을 진행하더라도 민간 부문의 참여는 도시개발에 있어 꼭 필요한 부분이다. 이에 대해 HCH의 CEO는 민간 부문의 성공을 유도하기 위해서는 적절한 공간 전략, 위험 감소, 경쟁 유도, 투명성 증대, 시간 단축, 혁신과 품질 향상, 다양성 증가, 틈새시장 창출 등을 강조하였다.

HCH는 도시 소유 자회사로 개발업자이며 도로, 교량, 공원, 사회 및 문화시설 등 공공 인프라 요소를 조달한다. 또한 산책로, 공원, 광장 및 부두 벽과 같은 기반 시설을 포함하며 이를 통해 매력적인 공공영역을 형성하여 사람들의 유입을 장려한다. 민간 부문은 도시가 정한 규제에 따라 개별 프로젝트를 담당한다. 이 때 HCH는 프로젝트 개발에 대한 위험과 비용을 공유하는 방식으로 민간 투자를 유치하기 위해 노력하지만 지역 개발을 위한 재정적 인센티브나 세금 감면의 혜택을 제공하진 않는다.

개발 과정에 있어서는 상세한 개발 계획 과정과 완공 후의 모습을 모형으로 제작해 정보센터에서 전시하고 있다. 이는 하펜시티 재개발에 대한 지속적인 관심을 끌어내고, 해외에 도시의 미래상을 알리는 역할을 한다.

본래 하펜시티는 미디어클러스터로 개발될 계획이었으나 언론산업의 위축과 금융 위기로 타격을 글로벌 기업과 시민단체로 방향을 바꾸었다. 이로 인해 현재는 차이나시핑, BP, 그린피스 등이 입주해 있고, 주민들이 원하는 시설을 계획에 계속 반영해 나가며 진화하는 마스터플랜을 통해 개발이 이루어지고 있다.

투자 규모는 민간 투자가 약 10조 4천억원, 공공투자가 약 3조원이며, 현재 62개의 프로젝트가 완료 되었고, 70개의 프로젝트가 건설중이거나 계획중에 있다. 주요 개발 성과를 살펴보면 프로토 타입 자동차 박물관(2008), 함부르크 국제 해사 박물관(2008), Elbphilharmonie 콘서트홀(2017) 등 랜드마크 적 건물들이 건설되었고, 현재(2017)까지 730개 이상의 회사가 입주했으며 그 중 40여개는 대기업이다. 도한 약 28002명이 하펜시티 내에 거주하고 있다.¹⁵⁾

15) <http://www.hafencity.com/en/>

표 15 민간 참여 확대를 위한 하펜시티 재개발 주요 전략

전략	내용
복합도시 개발	존 도심과 별개로 직장, 주거, 문화, 레저, 관광, 상업 등 다양한 기능이 포함된 새로운 도심지로 계획하여 상주인구 및 유동 인구 확보하여 민간부문 개발 유인
점진적인 개발	시민의 동의를 기반으로 한 개발로 점진적인 소규모 개발 장려
공공공간 조성	질 높은 공공인프라 조성을 통해 주변 민간개발 유도
개발위험 부담	프로젝트 개발에 대한 위험과 비용을 시가 공유하는 방식으로 민간 투자를 유치하기 위해 노력
진화하는 계획	경제 상황 및 시민 요구를 반영한 지속적인 계획 수정으로 상황에 맞는 효과적인 투자 기반 조성

참고 <http://www.hafencity.com/en/>

“Themes Quarters Projects”, Hafencity Hamburg GmbH, 2017

3.3.2 전체 공간 구성

(1) 입지

■ 주요교통

기존 도심과 하펜시티 사이를 지나는 주요 간선도로가 지나며 도심 내 기존 도로와 하펜시티 내부 도로가 연결된다. 대중교통으로는 대표적으로 철도와 지하철이 존재하며 철도는 기존 도심에 위치한 함부르크 중앙역에서 하펜시티를 지난다. 지하철의 경우 하펜시티 내부를 지나는 노선은 1개가 존재하며 2개의 지하철역이 하펜시티 중앙에 위치한다. 보행자도로 역시 기존 보행자도로와 하펜시티 내부 및 수변공간과 이어져 연속적인 보행이 가능하다.

■ 결절점

함부르크 기존 도심은 하펜시티 북측에 위치하며 시청을 중심으로 원형의 형태로 존재한다. 기존 도심 우측에 함부르크 중앙역이 위치하며 철도가 하펜시티 중심으로 진입해 동쪽 끝으로 빠져나가도록 배치되어 있다. 기존 도심을 순환하며 하펜시티 북쪽 끝을 함께 지나는 도로가 도심과 하펜시티를 물리적으로 연결해주고 있다.

하펜시티 북측과 도심이 만나는 지점에서 3개의 결절점이 발생하는데, 순환도로 상에서 서측과 동측에 각각 Node1과 Node3이 형성된다. 중앙부분은 도심 순환도로에서부터 3개의 도로가 갈라져 하펜시티 내부로 진입하며 이 부분에서 Node2가 형성된다. 하펜시티의 동쪽 끝은 고속도로와 철도가 지나며 외부 지역에서 진입할 때 가장 먼저 만나는 지점으로 Node4를 형성한다. 각 결절점들은 향후 도시계획에 있어 핵심공간으로서 주요 시설이 배치되고 하펜시티와 주변 지역을 연계해주는 역할을 한다.

함부르크 도심에는 총 3개의 지하철 노선이 지나며 이 중 하나의 노선만이 하펜시티 내부로 진입한다. 하펜시티 내부 중앙을 동서로 가로지르며 중앙 수로를 기준으로 서측과 동측에 각각 하나의 지하철역을 가진다.

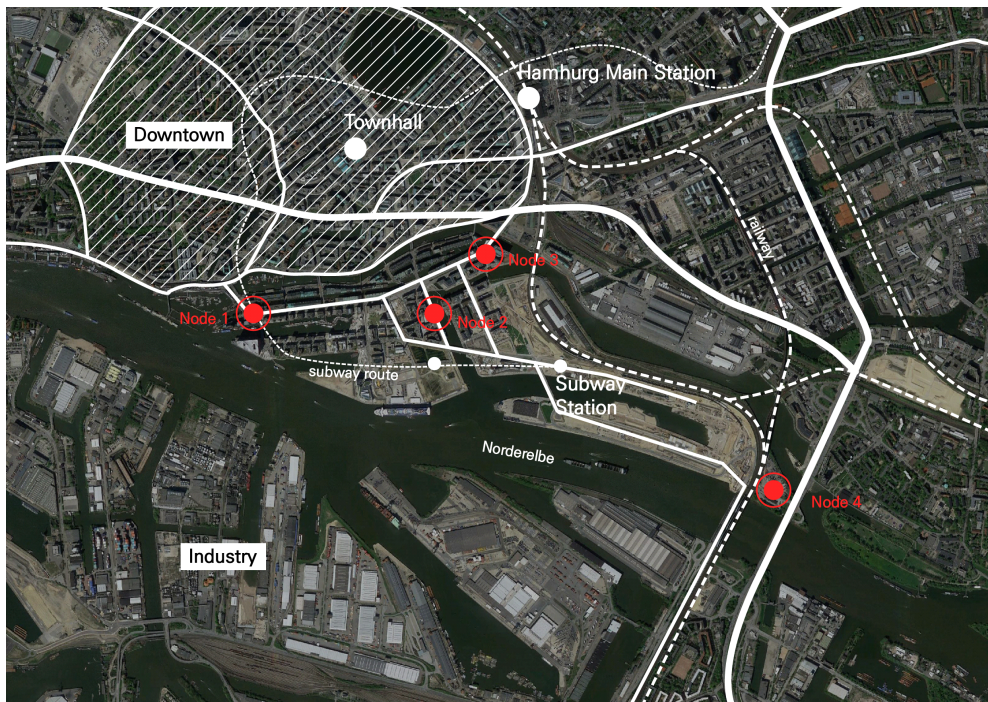


그림 11 하펜시티 주요교통 및 결절점 분석

(2) 공간 계획

■ 가로망

도심 순환 도로에 속하며 하펜시티 북측을 가로로 지나는 도로는 25m 폭을 가지며 하펜시티 내부에서 가장 넓은 도로에 해당한다. 이는 도심 순환도로를 따라 함부르크 중앙역으로 이어지는 도로이다. 또한 기존 철도 노선을 따라 형성된 가로와 새로운 가로망을 연결하며 도시 형태적 맥락을 보전했다.

도심 순환로에서 수직으로 뻗어 나오는 두 개의 주요 도로는 15m-17m 폭을 가지며 수로로 인해 동서로 분리된 하펜시티 내부를 각각 하나씩 지나고 있다. 이는 동쪽 끝에 외부와 연결되는 고속도로에 까지 이어지며 하펜시티를 전체적으로 관통하는 주요 도로이다.

나머지 도로는 주요 도로에서 뻗어 나와 하펜시티 각 부두 내부로 이어지며 10-12m 정도의 폭을 갖는다. 대상지 형태 특성상 각 부두들은 좁고 긴 형태를 갖기 수변공간을 최대한 활용하기 위해 도로가 각 부두의 중앙 부분을 지나도록 되어있다.

도로가 부두의 형태를 따라 중앙으로 계획되어 있기 때문에 수변공간의 활용이 자유로울 수 있다. 10m폭의 보행전용도로가 수변을 따라 계획되어 있으며 수변과 닿는 면적이 많기 때문에 다수의 보행전용 교량 설치로 보행도로의 연결성이 확보되며 도심으로까지 연결된다.

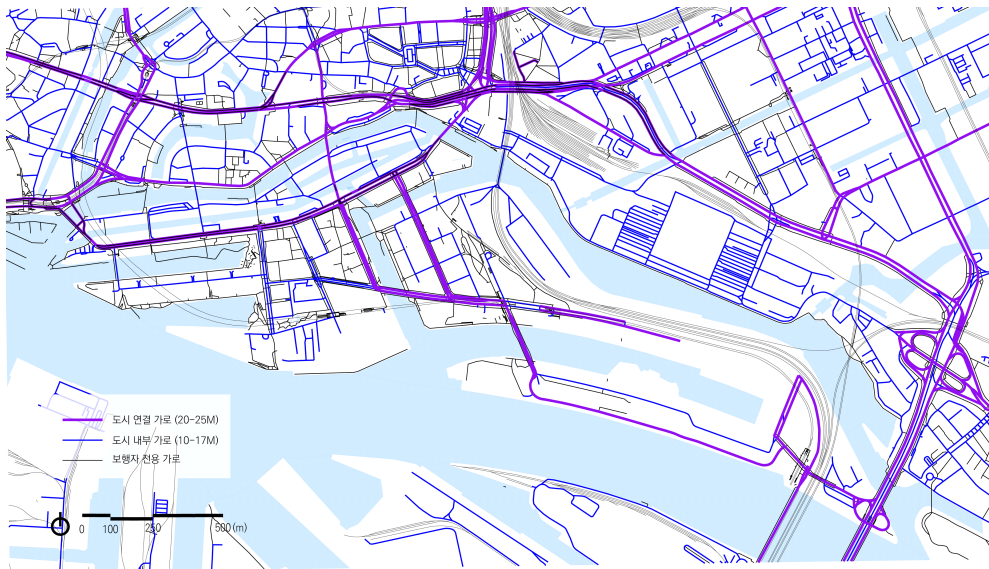


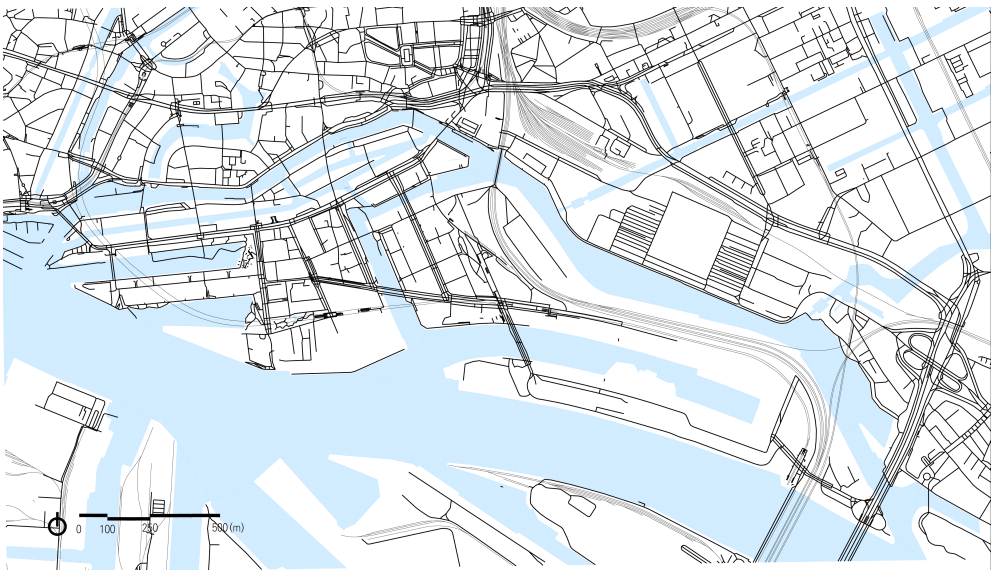
그림 12 하펜시티 가로망 분석

■ 블록

함부르크 도심은 유럽 도시의 특징과 같이 유기적인 형태의 블록을 형성하고 있다. 하펜시티는 이에 비해 비교적 선형이 강조되었으나 대상지 자체가 여러 개의 좁고 긴 형태의 부두가 모여 있기 때문에 각 부두를 지나기 위한 도로망으로 블록이 형성되었다.

도로로 둘러싸여 형성되는 보통의 블록과 다르게 수공간과 만나 블록이 형성되는 것을 볼 수 있다. 도로는 차량접근을 위한 최소한의 동선으로 계획되었기 때문에 내부 블록은 보행자전용 도로를 통해 블록이 구분된다.

수변에 인접한 블록들은 수변에 평행한 형태로 배치되며 건물 규모에 따라 120x50, 120x20 정도의 규모를 갖는다. 수면에 접한 부분이 많지 않은 중심부에서는 80x70, 50x90 등 수변블록보다 정사각형에 가까운 형태를 갖는다. 특별 문화 용지에 포함되는 블록은 180x180, 80x150, 90x150 등 단일 건축물이 들어서며 하펜시티 내 비교적 큰 블록 규모로 구성되어있다.



■ 토지이용

하펜시티는 기존 도심에서 부족한 주거공간을 충당하기 위해 대부분 주거용도를 기반으로 한 주거복합용지로 구성되어있다. 주거복합용지는 주거 외에도 사무실과 소매업 등의 용도를 포함하며 주거의 비율에 따라 4단계의 주거복합용지로 구분된다. 주거가 70~80%를 차지하는 주거복합용지가 주거 비율이 가장 높으며, 나머지 3단계의 주거복합용지도 주거의 비율이 40~60%, 10~30%, 10%미만의 비율로 구분된다.

녹지는 사유녹지와 공공녹지로 구분되어 계획되었다. 사유녹지는 주거복합용지 사이사이 배치되어 주거환경의 질을 높이고 주민들의 생활 속 여가를 담당하는 공간으로 계획되었다. 공공녹지의 경우 사유녹지보다 더 넓은 면적으로 주변을 따라 배치되거나 하펜시티 중심에 배치되어 주변시설용지 및 공공공간의 역할을 담당한다.

핵심구역과 특별문화/소매/레저/서비스 용지는 엘베필하모닉, 과학센터, 아쿠아리움, 부두와 창고를 재활용한 시설이 들어서는 용지이다. 각 용지들은 하펜시티 곳곳에 분포되어 있으며, 주변의 주거복합용지 및 녹지와 함께 연계되어 배치된다.

각 용지를 위치별로 살펴보면 Node1은 특별문화/소매/레저/서비스 용지로 엘베필하모닉이 2017년 준공되었고, Node2는 핵심구역 및 특별문화/소매/레저/서비스 용지로 여러 공공시설들이 배치되어있다. Node3은 역시 Node2와 같은 용지가 배치되어 중앙역에서부터 이어지는 입구로 무역 관련한 오피스 위주로 형성되어 있다. Node4는 외부에서 하펜시티로 진입할 때 거치게 되는 관문의 역할로 서비스 용도의 고층 건물이 들어설 예정이다.



그림 14 하펜시티 토지이용

3.3.3 민간부문 공간구성

(1) 개발형태

■ 건축물

하펜시티 재생 계획은 1997년부터 착공되어 현재 중심부와 서측 부분에 대해서만 건축물들이 들어서 있다. 하펜시티 대학교, 예술가 주거 공간, 해양박물관, 오피스 건물 하나를 제외하곤 민간개발로 이루어졌다.

2000년 발표되었던 마스터플랜 중 동측에 대해 2010년 수정되었는데, 동측 주거복합용지에 대해 수변으로 개방적이었던 건물들의 배치가 중정형태로 바뀐 것이 가장 큰 차이점이다.

현재까지 건설된 부분은 2000년대 작성된 마스터플랜과 크게 다르지 않다. 하펜시티 중심부는 다른 부분보다 건물의 규모가 비교적 크며 중정의 형태로 건

축되었다. 서측 부두 부분에서는 도로에 대해 연도형으로 배치되며 수변공간을 향해 열려있는 형태로 배치되었다.

개별 건축물의 형태는 일반적인 박스형태가 대부분이지만 각 건물들의 배치를 통해 오픈스페이스를 형성하고 있다. 특별문화, 레저 기능의 건물은 과거 창고, 공장과 같은 산업시설물을 리노베이션하여 역사적인 분위기를 연출한다.

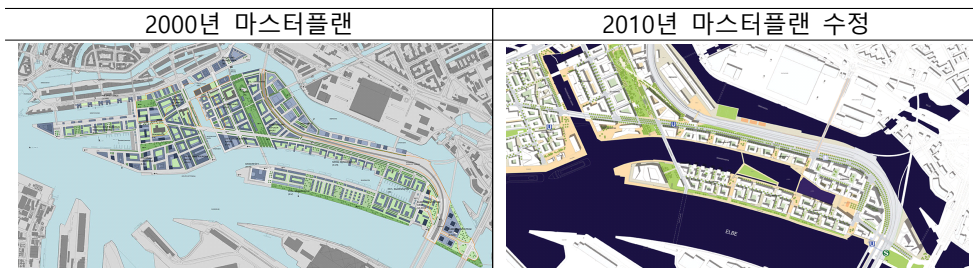
■ 외부공간

하펜시티의 외부공간은 누구나 접근 가능한 공공녹지, 민간개발로 지어진 건축물의 사유녹지 그리고 도심과 각 건물의 보행 접근성을 높여주는 보행자 가로가 있다. 공공녹지는 불특정 다수를 대상으로 계획되기 때문에 수변과 도시 중심부에 대규모로 형성되어 있다. 일부 문화 및 공공시설과 연계되는 광장 역시 공공개발로 형성됐다.

민간녹지는 주로 주거용 건축물과 함께 배치되며, 거주민을 위해 타인의 접근이 차단되는 녹지공간이다. 중정형 건축물 또는 중정을 형성하는 건축물 배치를 통해 녹지 공간을 확보하며 수변 인접 공간에서는 수변을 향해 열려있는 형태이다.

보행자 가로는 공공부분의 외부공간과 각 건축물들을 연계해주는 역할을 하며, 민간개발 건축물이 공공녹지 및 오픈스페이스를 적극 활용할 수 있도록 한다.

표 16 하펜시티 마스터플랜 변화



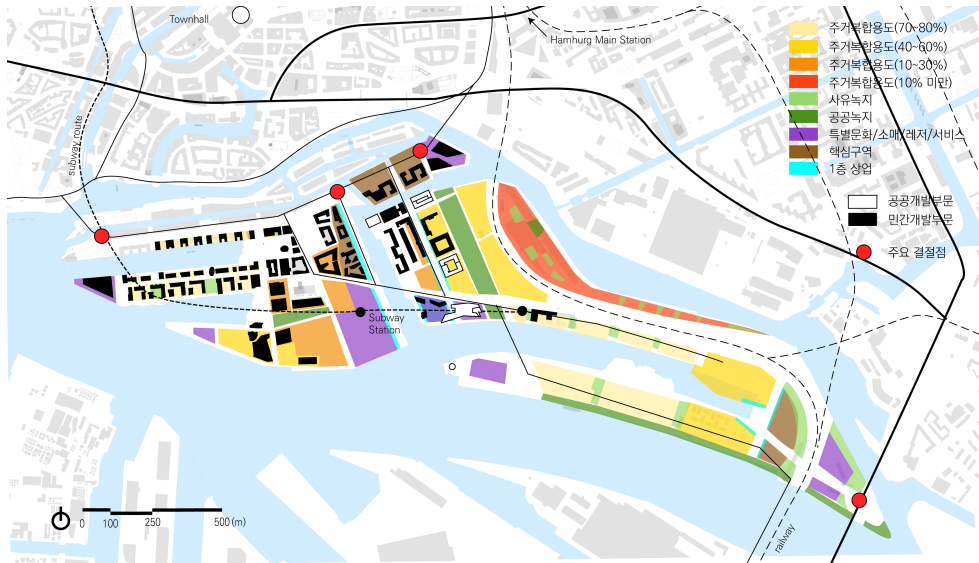


그림 15 하펜시티 개발 형태 분석

(2) 세부용도

민간개발 부분에 대해 건축물 단위로 세부 용도를 살펴보면 업무, 주거, 주거 용도 위주의 주거 복합, 문화·호텔·주거 등이 혼합된 문화복합용도, 거주자만 이용 가능한 사유녹지로 구분된다. 대부분의 건물들은 각 건물의 서비스 용도를 기본적으로 포함하고 있다.

업무용 건물은 도시 중심부와 진입부에 주로 배치되어 있으며 다른 건물에 비해 규모가 크고, 중정형태를 갖는 것이 많다. 주거용 건물은 서측 수변을 중심으로 밀집되어 있으며, 오피스와 소매점이 함께 입지하는 주거복합건물과 혼재되어 있다. 또한 도시 중심부의 수변공간을 중심으로 양변 역시 주거복합 건물이 배치되어 있고, 소매점은 주로 1층 용도로 구성된다.

문화 복합시설은 콘서트홀, 호텔, 주차 등의 용도가 혼재된 건물로 서쪽 끝부분, 도시 중심부 등 상징적인 공간에 주로 위치한다. 사유녹지는 주거, 주거복합 용도와 함께 계획되는 개인적인 외부공간이다.

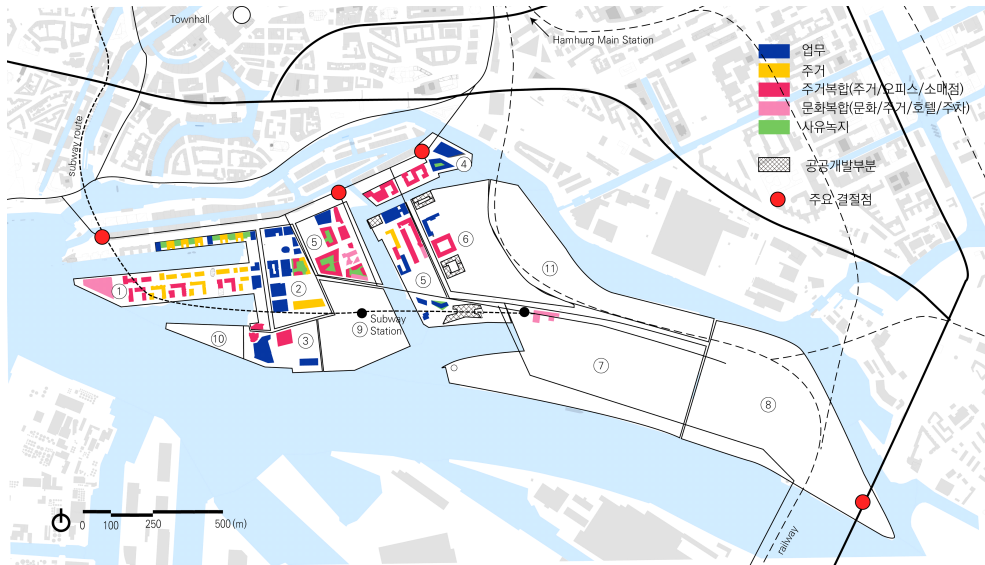


그림 16 하펜시티 민간부문 세부용도 분석

(3) 개발단계

하펜시티는 2001년 재개발사업이 착공되었으며, 현재까지도 활발한 개발이 진행중이며, 사업 진행과 함께 마스터플랜에 대한 지속적인 피드백이 일어나고 있다. 대상지 내부를 계획 성격에 따라 구역을 구분하였으며, 서측의 민간개발 주거구역부터 개발을 시작했다. 한 구역의 사업을 완료 한 후 다음 구역을 개발하는 것이 아닌 몇 년 간격으로 인접 구역 개발을 시작해 점차 개발이 퍼져 나가는 형태를 보인다.

현재는 서측 주거구역의 개발은 대부분 완료되었으며, 중심부는 절반정도 진행되었다. 몇몇 공공개발사업을 제외하곤 대부분 민간개발 사업으로 이루어지며, 꾸준한 주거공간 확보를 통해 상주인구를 확보하며 사업을 진행하고 있다. 대상지 동측 구역은 2010년 마스터플랜이 수정되어 개발이 막 시작되는 단계이고, 일부 구역은 이후 개발이 예정되어 있다.

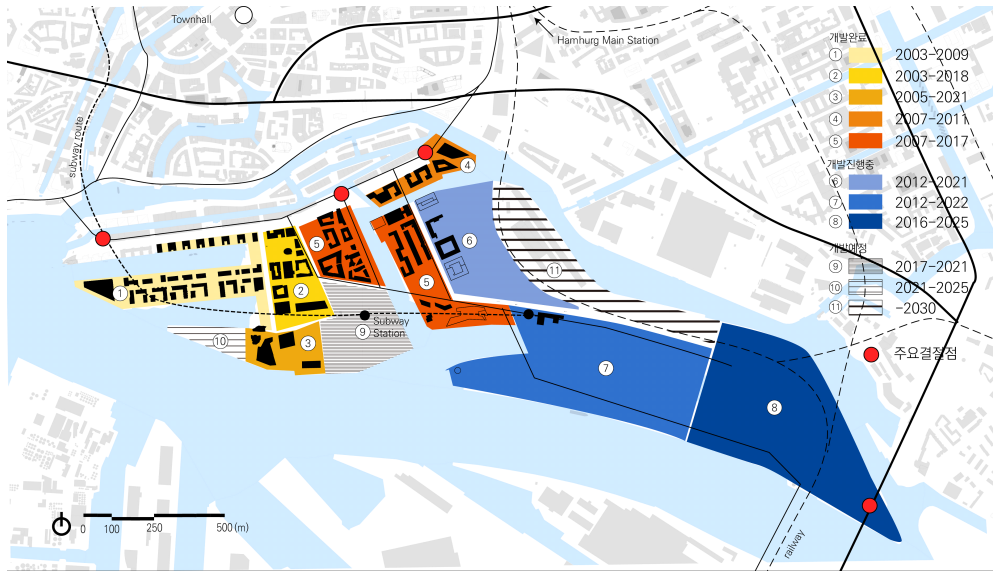


그림 17 하펜시티 개발단계 분석

표 17 함부르크 하펜시티 공간구성 전략

전 체 공 간 구 성	주요 교통	일반	도심순환도로가 함부르크 북측을 지나며 여러개의 브릿지를 통해 도심과의 연결가로 형성
		대중교통	하펜시티를 가로지르는 지하철노선과 2개의 지하철역, 함부르크 중앙역과 연결되는 철도노선 지남
	결절점		도심 및 외부지역과 연결되는 주요 지점과 대상지 중심 및 수변돌출부
	가로망	도심연결가로	(25m 내외)도심과 연결되는 가로로 대상지 내 중추 역할을 하며 가장 넓은 폭을 가짐
		내부가로	(15-17m) 도심연결주요가로에서 뻗어 나오며 대상지 내부 연결
		보행전용가로	(10m 내외) 수변을 따라 배치되거나 각 시설들을 연결해주는 보행전용가로
	블록	형태	유기적인 형태의 도심 블록에 비해 선형이 강조되며 좁고 긴 대지 형태를 따라 형성
		규모	중심부에서 중정형태로 80x70/50x90 등 정사각형에 가까우며, 동서로 길게 뻗은 대지에선 120x50/120x20의 직사각형에 가까움. 수변에 가까울수록 작아짐
	토지 이용	주거복합용지	주거공간을 기본으로 한 상업, 업무 기능을 포함한 복합용지로 상주인구 확보 주거 구성 비율에 따라 70~80%, 40~60%, 10~30%, 10%미만의 주거복합용지로 구분
		핵심용지	외부와 연결되는 진입부에서 관문의 역할을 하며 서비스, 무역 기능 담당
		특별문화/소매/레저/서비스	도심 및 수변과 연결되는 결절점에 위치하며 랜드마크적 문화시설 및 공공시설 등을 배치하여 외부인구 유인
		사유녹지	주거지 사이 배치되어 거주민들의 생활환경 증대
		공공녹지	하펜시티 중앙 및 수변을 따라 배치하여 공공공간 확보

민 간 부 문 공 간 구 성	개발 형태	건축 물	공공	대학교, 예술가 주거공간, 해양박물관 등 일부만이 존재하며 대상지 중심부에 배치
			민간	중심부일수록 중정형, 단일 건물의 규모가 비교적 큼. 수변 인접 대지에선 수변을 향해 열린 외부공간을 형성하는 배치를 보이며 단일 건물의 규모가 작음
		외부 공간	공공	기존 도심과 연결되는 가로를 중심으로 광장 배치, 수변을 따라 보행자가로가 형성되어 있으며, 도시 중심부에 공공 녹지 형성
			민간	주로 주거용 건축물과 함께 배치되며 거주민을 위해 타인의 접근이 제한되는 개인적인 녹지로 중정형 또는 수변을 향해 열린 형태
	세부 용도	기본적으로 각 건물 용도에 따른 서비스 용도를 포함		
		업무	대상지 진입부 및 중심부에 주로 위치하며 다른 건물에 비해 규모가 큼	
		주거	도심과 인접한 부분의 수변공간에 밀집해 있으며, 오피스 및 소매점을 포함하는 주거복합 용도 건물과 혼재되어 배치	
		주거복합	도시 중심부 수변공간의 양 변에 주로 배치되며 1층에 소매점 입지를 통해 수변공간 활성화 유도	
		문화복합	콘서트홀, 호텔, 주차 등의 용도가 혼재되며 돌출 수변부 및 도시 중심부 등 상징적 공간에 위치	
		사유녹지	주거 및 주거복합 용도와 함께 계획되는 개인적인 녹지 공간	
	개발 단계	초기	도심과 인접한 구역부터 주거용도 중심 개발	
		중기	3-5년 간격의 연속적인 구역 개발을 통해 도심인접 구역부터 중심지로 점차 퍼져 나가는 개발 양상	
		말기	개발 진행 상황에 따른 지속적인 피드백	

3.4 요코하마 미나토미라이21

3.4.1 개요

미나토미라이21지구는 본래 요코하마시에 속하는 항만지구로서 1983년부터 대규모개발이 시작된 복합용도지구이다. 2차 대전 이후 요코하마의 기업 본사들이 도쿄로 이전하며 요코하마는 도쿄의 베드타운으로 변해갔다. 이 시기에 도시의 인구는 증가했지만 상주인구가 적어지며 도시의 활력이 점차 사라졌다.

과거 요코하마 도심부는 항만지구를 사이에 두고 원도심과 요코하마역 주변의 신도심으로 분리되어 있었다. 미나토미라이21지구는 통합적인 도심부를 위해 항만지구 내 시설물 이전과 함께 복합용도지구로 개발하기 위한 계획이었다. 이는 양분된 도심지역을 통합하고 새로운 가능성을 위한 요코하마의 신도심 조성을 목표로 하였다.

처음 미나토미라이21 계획에 대한 사업구상은 1965년부터 논의 되었으나 마스터플랜을 세우고 개발을 시작하기 까지 20여년의 시간이 더 소요됐다. 이 기간 동안 충분한 논의와 사전조사가 병행되었다.

1984년에는 요코하마시, 가나가와현, 일본주택·도시개발공사, 일본철도개발, 토지소유주들, 지역기업들이 공동출자한 주식회사인 요코하마 미나토 미라이 21 주식회사가 설립되었다. 이는 도시개발 단계에서 의견조정, 시설 개발 조율, 조사 및 연구, 민간기업 유치 등의 업무를 행하며 다양한 이해관계의 불협화음을 효과적으로 조정하고 합의할 수 있는 중심 기관이다. 운영자금은 지자체 보조금, 지역 민간사업자들의 내는 운영비, 자체 수익사업이 각 1/3의 비율로 이루어져있다.

제도적 측면에서의 민간참여 활성화 전략은 주로 세금감면, 보조금 제공, 장기저금리 대출 등을 활용하였다. 워터프론트 개발을 장려하기 위해 항구와 관련

된 특정 건설 시설에 대해서는 세금감면 및 보조금을 제공한다. 또한 민간이 녹지·항만·도로·등 공공시설을 갖춘 건물 건설을 할 경우 장기 저금리 대출을 제공하여 민간도시개발을 유인하였다. 일반 기업 유치를 위한 전략으로는 2004년 제정된 ‘기업유치 조례’를 통해 지방세·고정자산세 등의 세제감면 혜택이 주어졌다.

제도적 측면 외의 공간적으로 토지의 가치를 상승시켜 민간 참여를 유인하는 전략으로는 시대의 변화에 따라 달라지는 시민들의 욕구에 대응가능한 공간을 제공하는 것이다. 민간에서는 제도적 인센티브와 함께 오피스 및 상업시설 등 건축물을 건설한다. 한편 공공에서는 공원, 오픈스페이스 등 매력적인 소프트웨어 발생을 위한 유연한 공간을 제공하며 장소의 가치를 상승시키고 이는 다시 민간참여의 유인요소로 작용한다.

전체적인 프로젝트로 봤을 때 중요한 점은 초기 계획을 구상하고 개발한 후 40여년이 넘도록 기존 계획의 틀을 크게 벗어나지 않으며 진행된 점이다. 민간 참여 활성화와 동시에 프로젝트가 갖는 목표와 방향을 긴 시간 지켜나가는 것은 결코 쉬운 작업이 아니다. 하지만 요코하마시는 효율성, 속도, 이윤을 앞세우지 않고 매립지 매각 시 미나토미라이21의 이념에 가장 부합하는 사업계획을 제출하는 사업자를 선정하며 초기 계획을 토대로 꾸준한 계획 실행을 통해 개발하였다

미나토미라이21에서 일어난 개발사업들과 함께 년도별 기업체 수를 살펴보면 꾸준히 증가하던 기업체 수가 2000년 잠시 주춤하다 다시 점차 증가하였다[표 15]. 특히 2004년 ‘기업유치 조례’가 제정된 시기에 기업 수가 크게 증가한 것을 볼 수 있다.

표 18 민간 참여 활성화를 위한 미나토미라이21 개발 주요 전략

전략	내용
장기적인 사업구상	1965년 사업계획 구상 시작 후 1983년 개발까지 신중한 사업 구상
제3섹터 기업설립	민간과 공공간의 조정을 담당하는 Yokohama MinatoMirai21 Corporation 설립 (정부/민간 공동 법인)
위터프론트 개발	항구 관련 특정 건설 시설에 대한 세금 감면, 보조금 제공
민간도시 개발촉진	녹지, 항만, 도로 등 공공시설을 갖춘 건물 건설에 대해 장기 저금리 대출 제공
기업유치 노력	'기업유치 조례'제정, 지방세/고정자산세 등 세제감면 혜택 (2004)
지속적인 계획실행	초기 계획 수립 후 40년이 넘도록 기존 계획 이행으로 사업 지속성 확보

* 민간자본 유치 활성화를 통한 안정적 해안권 개발사업 추진방안 연구, 국토해양부, 2010을 참고하여 작성

표 19 미나토미라이21 년도별 기업 수

년도	기업 수	변화량	년도	기업 수	변화량
1996	450		2007	1230	50
1997	630	180	2008	1250	20
1998	700	70	2009	1250	0
1999	820	120	2010	1420	170
2000	850	30	2011	1420	0
2001	870	20	2012	1520	100
2002	930	60	2013	1720	200
2003	980	50	2014	1730	10
2004	1100	120	2015	1770	40
2005	1140	20	2016	1760	-10
2006	1180	40			

3.4.2 공간구성

(1) 입지

■ 주요 교통

미나토미라이21 지구의 주요 교통수단은 차량, 철도, 지하철 등이 있다. 차량의 경우 기존 도심과 대상지 사이를 관통하며 다른 지역과 연결하는 주요 간선도로가 지나며 기존 도심과 대상지를 직접적으로 연결하는 내부도로를 통해 차량 접근이 가능하다.

대중교통으로는 철도와 지하철이 대표적이며 철도는 주요간선도로와 같은 노선을 가지며 신도심과 구도심이 접하는 지점에 주요 열차역이 있다. 지하철의 경우 대상지를 지나는 노선은 Blue Line과 Minatomirai Line이 있다. Blue Line은 주요 간선도로와 같은 노선을 가지며 Minatomirai Line은 주변 지역과 대상지를 연결하는 내부 가로 중 중심 가로를 따라 노선이 지난다. 또한 요코하마 국제 여객터미널에서 타 지역과 연결되는 수상교통이 제공된다.

■ 결절점

미나토미라이는 요코하마시청과 가나자와 현청이 위치한 구도심과 요코하마역 중심으로 형성된 신도심의 중간에 위치하는 수변공간이다. 미나토미라이와 주변 지역을 연결하는 고속도로는 개발지구와 주변 도심 사이에 위치하며 다른 지역으로 연결되는 주요 가로이다.

고속도로 외에도 간선도로와 철도, 지하철 등 대 대부분의 교통수단이 기존 도심과 미나토미라이 지역 사이를 지나기 때문에 지역 간의 단절을 유발하기도 한다. 미나토미라이 내부와 주변 지역을 연결하는 주요 도로가 수변공간에 평행하게 지나며 수변과 접한 공간에는 도로가 배치되지 않은 대규모 공간들이 들어서있다.

입지에 따른 주요 지점을 살펴보면 Node1과 Node2는 다양한 교통수단의 배치로 접근성이 뛰어나고 기존 지역에 대해 진입부의 성격을 갖는다. Node2와 Node3는 미나토미라이 내부에서 주요 도로와 수변이 만나는 지점에 형성된다.



그림 18 요코하마 미나토미라이21 입지 분석 (본인작성)

(2) 공간계획

■ 가로망 분석

고속도로와 같은 도심연결가로는 요코하마역 중심의 신도심과 요코하마 시청 중심의 구도심을 남북으로 이어주며 미나토미라이의 바깥쪽을 지난다. 이는 철도노선과 평행한 광역교통망이다.

도심내부 가로는 수변공간에 대해 평행하며 양 측으로 이어지는 공간과 연결 해주며 미나토미라이 내부에서 중추적인 역할을 한다. 이 가로에 대해 수직적으로 뻗어 나온 가로와 함께 격자형 가로망을 형성한다.

보행자 전용 가로는 도심내부가도로로 형성된 격자형 블록 내부를 지나며 수변 공간과 연계되고, 도로로 형성된 블록을 다시 한 번 분절하는 역할을 한다.

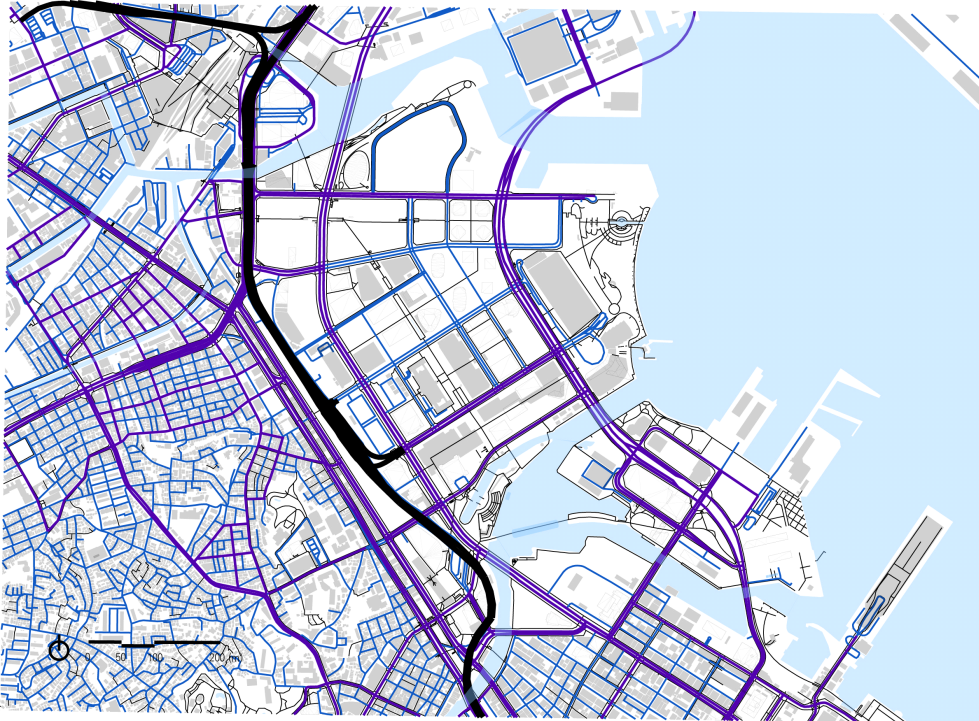


그림 19 미나토미라이21 가로망 분석

■ 블록 분석

미나토미라이는 기존 항만지구 및 신규 매립지로 조성되었다. 조성 후 주변과 연결되는 새로운 가로망이 형성되었고, 기존 도심과 비교하였을 때 더욱 큰 규모로 조성되었다. 또한 기존 도심에서 보이는 유기적인 조직과 달리 크고 반듯한 격자형 블록이 두드러진다. 이는 기존 도시조직과 달리 대규모 개발이 가능하게 하는 바탕이 된다.

수변공간의 경우 보행자 전용 공간으로 계획되어 차량의 접근이 불가하고, 배후 도로와 수변으로 둘러싸인 다양한 블록 형태를 보인다. 이는 보행자를 고려

하며 수변으로의 개방성과 공공성을 실천하기 위한 계획이며 기존 도심 공간에서는 볼 수 없는 대규모 오픈스페이스를 제공할 수 있도록 한다.

신규 개발지와 기존 도심의 블록 형태는 필지 규모와 형태에 영향을 끼치기 때문에 건물의 규모와 높이에도 영향을 끼친다. 한편 고속도로 및 철도로 각 공간이 물리적으로 단절되어 각 공간의 연계가 미흡한 편이다.



그림 20 미나토미라이21 블록 분석

■ 밀도 분석

미나토미라이21의 밀도는 건폐율, 용적률, 최고높이로 구분된다. 전체 대상지는 기본적으로 상업지역으로 지정되어 있으며 각 구역에 따라 건폐율과 용적률이 다르다. 기존 도심과 접하며 고속도로 및 지구 내 주요 가로에 접한 블록일수록 용적률이 크다. 반면에 수변에 가까울수록 용적률은 점점 적어진다.

최고 높이 설정은 대상지 내 스카이라인을 형성하기 위한 기준이다. 가장 높은 높이는 300m로 대상지 기존 도심과 인접하며 대상지 진입부에 속하는 지점에 배치된다. 고속도로 및 지구 내 도로와 접한 업무지구에 대해서는 180m까지의 최고 높이가 허용되며, 대상지 중심부에서는 100~120m 까지의 높이가 허용된다. 수변에 가까운 공간은 80m까지 허용된다. 전체적으로 보면 기존 도심과 접하고 진입 공간에서의 건축물 높이가 가장 높고 수변에 가까워질수록 점차 낮아지는 스카이라인 형성을 유도한다..



그림 21 건폐율 및 용적률



그림 22 최고높이

■ 토지이용 분석

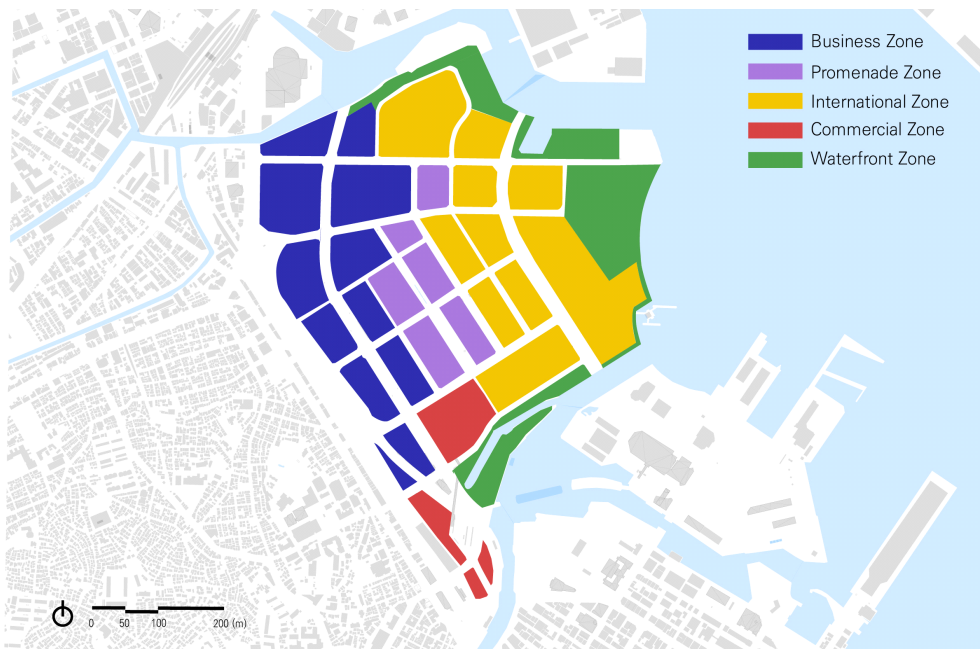
토지이용은 크게 업무구역, 프롬나드 구역, 국제 구역, 상업구역, 워터프론트 구역으로 구분된다. 특징적인 것은 대지가 지구 특성에 따라 구분되어 있지만 전체 지구에 기본적으로 상업기능이 전제되어 있다. 이것은 항상 활기차고 매력적인 분위기를 조성하기 위함이다.

고속도로 및 기존 지역과 만나는 지점을 중심으로 업무구역과 상업구역이 배치되어 있다. 특히 상업구역의 경우 구도심과 인접한 수변 가까이 형성되어 있다. 또한 업무구역과 상업구역 모두 미나토미라이 내부를 가로지르는 주요 가로를 중심으로 양 변에 배치되어 있다.

프롬나드 구역은 미나토미라이 중심부에 배치되어 있으며 내부 보행자가로를 중심으로 배치되어 있는 것이 특징이다. 국제구역 역시 미나토미라이 내부에 집중적으로 배치되어 있으며 수변지구와 인접해 배치 배치되어 있기 때문에 수변공간의 조망 및 연계공간 계획이 가능하다.

수변구역은 수변과 직접 닿아 있는 지구로 미나토미라이의 가장 바깥쪽을 둘러가며 배치되어 있다. 일부 대규모 공간으로 배치된 부분이 있으나 대부분 수변을 따라 가늘고 긴 형태로 배치되어 있다.

세부적인 용도를 살펴보면 업무구역과 상업구역, 프롬나드 구역에는 주로 상업 시설과 오피스가 복합되어 있다. 국제구역은 렌탈아파트나 콘도미니엄의 용도를 중심으로 상업기능과 함께 구성되어 있다. 컨벤션센터, 박물관, 문화재 등의 공공시설 및 문화시설과 관련해서는 대부분 수변구역과 오픈스페이스가 적절히 배치되어 구성되어 있다.



3.4.3 민간참여 부분 공간구성

(1) 개발 형태

■ 건축물

미나토미라이21지구에서 발생한 개발은 공공개발과 민간개발로 구분되며 현재에도 개발이 계속 진행 중이다. 수변을 따라서 공공개발이 주로 발생하였고, 민간개발은 수변 공공개발지 배후 및 대상지 중심에 집중적으로 입지하였다. 특히, 대상지 중심을 지나는 지하철 노선인 미나토미라이 노선은 요코하마역과 요코하마 여객터미널을 연결하며, 이 노선을 따라 민간개발이 입지해 있는 것을 볼 수 있다.

기존도심에서 대상지 진입부분에 해당하는 요코하마역 주변과 구도심으로 이어지는 부분에서는 대상지 내부와 비교했을 때 더 큰 규모의 민간개발이 이루어졌다. 주요 지점인 만큼 구도심과 연결되는 대상지 남서측에서 공공개발과 민간개발이 뒤섞여있다.

미나토미라이는 현재까지 계속 개발이 진행 중이기 때문에 건축물이 들어서지 않은 대지들이 함께 존재한다. 지금까지 건설된 건물을 위주로 살펴보면 기존 도시조직에 비해 훨씬 큰 규모의 건물들이 들어선 것을 볼 수 있다.

수변공간에 인접해서는 건폐율이 높고 수변을 따라 평행한 직사각형 건물들이 주로 존재하고, 대상지 중심부에 가까워질수록 건폐율이 낮은 타워형태의 건물들이 들어서있다.

수변공간 중에서도 수변과 직접 맞닿은 대지는 건물이 들어서지 않은 오픈스페이스로 남겨져 있으며 전체적으로 높은 건물들이 공간을 구성하고 있다.

■ 외부공간

외부공간은 크게 공원 및 오픈스페이스와 보행자 전용 가로로 구분된다. 공원 및 오픈스페이스는 수변과 접한 수변공간에 대규모로 조성되어 있어 주변 건물들의 기능을 받아주고 다양한 활동이 가능한 유연한 공간으로 형성되어 있다.

대상지 내부의 경우 보행자가로를 따라 건물들 사이에 선형의 오픈스페이스가 함께 배치되어 주변 건물들의 기능 연계 및 보행환경의 질을 높여준다. 주로 프롬나드 구역의 중심부에 배치되어 있다.

보행자 가로의 경우 기존 도심에 비해 주요 가로를 따라 형성되어 있어 보행의 연속성을 확보하였다. 또한 대규모 블록을 한 번 더 분절해주는 역할을 하고 주변 건물들을 연계해주며 지구 내 오픈스페이스 및 수변공간으로까지 연속적인 보행이 가능하도록 형성되어 있다.

미나토미라이21 내부 오픈스페이스의 배치를 살펴보면 대부분 수변을 따라 넓은 면적으로 형성되어 있고, 대상지 중심을 남북으로 가로지르는 선형의 오픈스페이스가 존재한다. 또한 각 오픈스페이스와 건물들을 보행자가로가 연결시켜 주고 있다.

수변 인접 민간개발 건물들은 수변 오픈스페이스를 향한 전면부를 가지며, 이와 평행하게 위치해있다. 또한 단일 건물이 아닌 복합 물의 형태로 넓은 대지면적과 다양한 형태의 대지 내 공지를 형성하며, 이 역시 수변 오픈스페이스 방향으로 배치되어 시각적, 물리적으로 서로 연계 가능하다.

대상지 내부는 도로 외에도 보행자 가로가 각 건물들을 연결해준다. 건물들은 대부분 타워형의 단일 건물이며, 대상지 중심부에서 중심이 되는 오픈스페이스는 남북을 이어주는 선형의 공간이다. 중심부의 민간개발 건물들은 이 선형 오픈스페이스에 접해 건설되었으며, 건물과 대지 내 공지가 모두 접할 수 있도록

오픈스페이스에 대해 수직으로 배치되어 있다.

중심부에서 동측 대형 오픈스페이스와 수변에 인접할수록 민간개발 건물들의 건폐율이 줄어들며 중심부에서보다 넓은 대지 내 공지를 형성한다. 이는 공간의 개방감과 조망을 고려하며 주변 건물과 오픈스페이스가 단절되지 않게 한다.

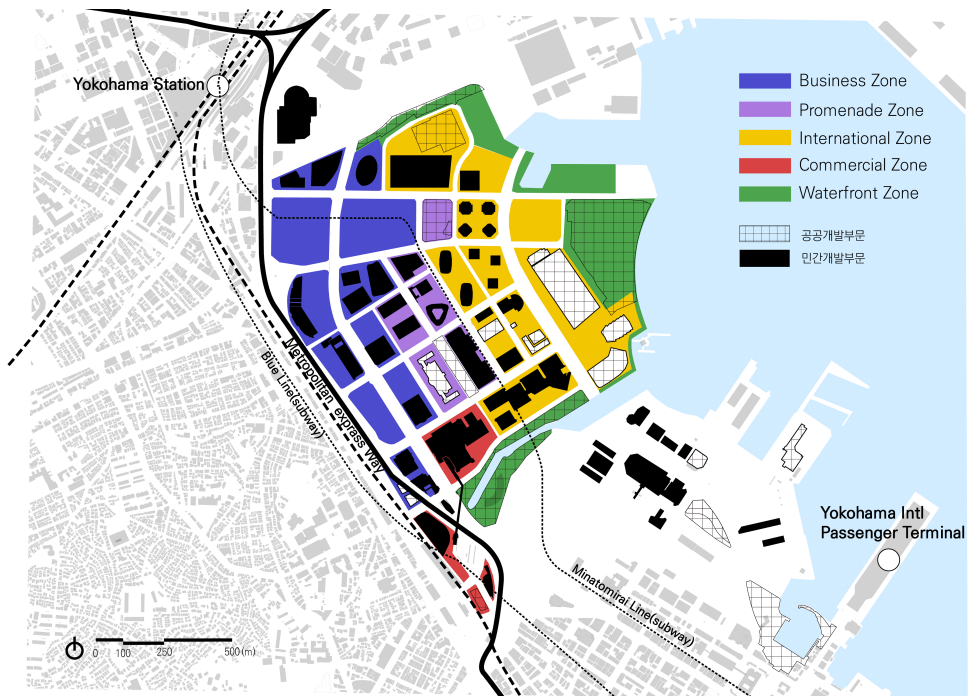


그림 24 미나토미라이 개발형태 분석

(2) 세부 용도

미나토미라이21의 건물들은 기본적으로 상업용도를 포함하고 있다. 이 외에 민간건물의 주 용도는 주거(콘도미니엄, 렌탈아파트), 오피스, 문화시설(박물관, 갤러리, 쇼룸, 홀 등), 상업시설(도소매상, 영화관, 식당가 등), 복합시설(오피스+호텔+갤러리 등)과 체육시설, 병원시설, R&D시설, 교육시설 등으로 구분된다.

주거용도는 대상지 중심부에 집중적으로 배치되어 있고, 이와 다르게 오피스는 대상지 전체에 고르게 분포되어있다. 문화시설 공공부분의 개발을 제외하면 박물관, 갤러리, 쇼룸 등이 대부분의 민간개발을 차지하며 대상지 중심부와 고속도로 사이 접근이 편리한 곳에 배치되어있다.

상업시설은 요코하마역과 요코하마 여객터미널에 인접한 대상지 진입부와 대상지 중심부에 위치하고, 남측 진입부와 수변공간 인접 대지에는 오피스·호텔·갤러리 등을 포함하는 대규모 복합시설이 위치한다. 이 외에 체육시설, 병원, R&D시설, 교육시설 등이 대상지 중심부 및 북측 지역에 주로 배치되어 대지를 채우고 있다.

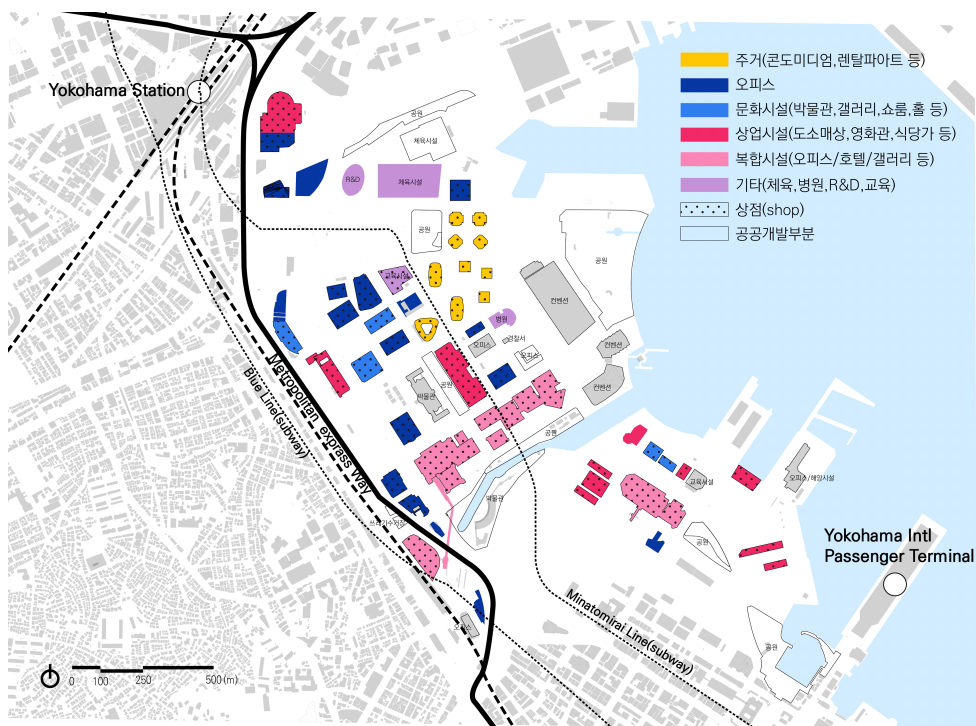


그림 25 미나토미라이21 민간개발 세부용도 분석

(2) 개발 시기

대상지 내 발생한 개발에 대해 1885년부터 현재까지를 중심으로 민간부분과 공공부분으로 구분하였다. 1885년부터 1889년 사이의 초기 개발은 주로 수변을 따라 공공개발이 이루어졌다. 5건의 개발 중 1건만이 민간개발에 해당된다. 1990년부터 1994년 사이에는 앞선 수변 개발지와 접한 배후 대지에 대규모 민간개발이 발생하기 시작했다. 12건의 개발 중 5건이 민간개발로 아직까진 공공부분의 개발이 더 활발하게 이루어지던 시기이다. 개발들은 주로 대상지 남측 진입부와 수변을 중심으로 발생했으며 기존 개발사업보다 더 큰 규모를 가진다.

1995년부터 1999년 사이에는 9건의 개발 중 7건이 민간개발로 공공부분의 개발보다 민간부분의 개발이 증가하기 시작했다. 대상지 진입부 근처의 대규모 개발이 일어났고, 중심부에선 비교적 작은 개발이 일어났다. 2000년대에 들어서는 2004년까지 8건의 개발 중 7건의 민간개발이 일어났다. 기존 개발지 근처에서 발생되었으며 내부를 점차 건물로 채워가는 시기에 해당한다.

2005년부터 2009년 사이에는 14건의 개발 중 8건이 민간개발로 이루어졌다. 이 시기부터 대상지 북측에 본격적인 개발들이 일어나기 시작했으며, 2010년 이후 15건의 추가적인 민간개발이 대상지 중심부에 집중적으로 발생되어 비어 있던 대지들이 대부분 채워졌다. 미나토미라이21 개발은 현재에도 계속 진행중에 있으며 대상지 북측의 수변을 제외한 대지들이 대부분 비어있는 상황으로 향후 개발이 집중될 것으로 보인다.

표 20 미나토미라이21 시기별/부분별 개발

구분(년)	민간개발(건)	공공개발(건)	전체개발(건)
1885-1889	1	4	5
1990-1994	5	7	12
1995-1999	7	2	9

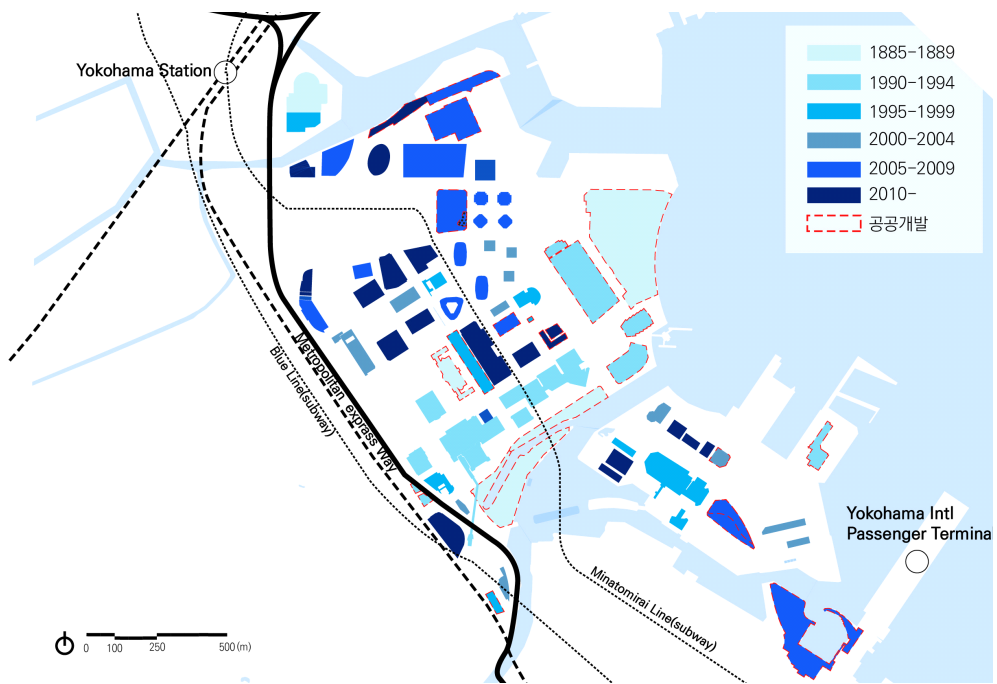


그림 26 미나토미라이21 개발단계 분석

표 21 미나토미라이21 공간구성 전략

전 체 공 간 구 성	주요 교통	일반	고속도로가 기존 도심과 대상지 사이를 가로지르며 주변 지역과 대상지 내부가 연결되는 새로운 주요 가로 형성
		대중교통	철도 노선과 지하철 노선이 도심과 대상지 사이를 지나고, 대상지 내부 중심을 가로지르는 지하철 노선 존재
	결절점		주요 교통 지점, 주변 지역과 연계되는 주요 가로 및 수변 인접 주요공간을 중심으로 결절점 형성
	가로망	도심연결 가로	(24m-35m) 수변에 평행하며 기존 도심과 접하는 부분과 대상지 내부를 관통하는 가로로 구분됨, 30m 이상 가로는 중앙가로녹지 형성
		내부가로	(10m-17m)수변에 평행한 도심연결가로에 대해 수직으로 뻗어 나오며 격자형 가로망을 형성
		보행전용 가로	(10m-15m)격자형 내부가로를 더 잘게 분할하며 주변 건물들을 연계하고 수변공간 및 오픈스페이스와 연결
	블록	형태	격자형 가로망에 의한 형태이며, 수변 및 주요가로 인접 블록은 수변과 평행한 변이 긴 장방형
		규모	차량 도로로 둘러싸인 대규모 블록이며 내부 보행자 도로로 한 번 더 분절됨. 내부 블록이 수변블록에 비해 작은 규모 (내부 블록 평균 크기 210x90, 수변블록 평균 크기 150x300)
	밀도	건폐율/용적률	전체 건폐율은 최대 80%이며, 주요 가로변에서 수변에 가까워질수록 용적률이 낮아짐
		최고높이	남북의 주요 진입부에 최고높이가 형성되고, 주요 가로에 면한 블록일수록 높으며, 수변에 가까워질수록 낮아짐
	토지 이용	상업기능	지역 전체가 기본적으로 상업 기능 포함 (항상 활기차고 매력적인 분위기 조성을 위함)
		업무구역	고속도로 및 철도역과 인접하여 외부에서 접근이 유리한 곳에 배치
		상업구역	기존 도심 및 수변공간과 인접하며 진입부에 위치한 공간
		프롬나드 구역	대상지 중심에 위치하며 오픈스페이스와 보행자 가로와 연계되어 보행 발생 유도
		국제구역	주거용도가 포함되며 수변공간 배후 블록에 배치
		수변구역	수변과 접한 대상지 외부를 둘러싸고 있으며 주로 공원 및 공공/문화시설 배치

민 간 부 문 공 간 구 성	개발 형태	건축물	공공	구도심과 인접한 수변 및 대상지 중심부에 위치하며 규모가 큼
			민간	수변공간 배후와 진입부에서 대규모 복합 건물 형태를 보이며, 중심부로 갈수록 단일 건물의 타워형태
		외부 공간	공공	수변공간에 대규모 외부공간을 형성하고 일부 공공건축물과 함께 배치, 건물과 외부공간을 연결하는 보행가로
			민간	보행가로 및 공공외부공간과 적극 연계하기 위한 개방형 대지 내 공지를 형성. 대상지 중심부 선형 외부공간에 인접하여 배치
	세부 용도	주거		콘도미니엄, 렌탈아파트인 고층 주거이며, 대상지 중심부에 집중적으로 배치
		상업		주요 진입부 및 대상지 중심부에 대형 상업시설 배치
		업무		대상지 중심부 및 고속도로와 접한 변 사이에 집중적으로 배치되어 접근 용이
		문화		박물관, 갤러리, 쇼룸 등이 있으며 대상지 중심부와 고속도로 사이 접근이 편리한 곳에 배치
		복합		콘서트홀, 호텔, 오피스, 갤러리 등 다양한 용도의 건물이 복합적으로 형성되어 있으며 구도심 인접 수변배후 공간에 집중적으로 배치
		기타		R&D, 체육시설, 교육시설, 병원 등 대상지 곳곳에 배치
	개발 단계	10년		구도심 인접 수변 공공개발 우세하며, 이에 바로 인접한 배후 대지에 민간개발 발생
		20년		민간개발이 더욱 우세하며, 대상지 진입부에 집중적으로 발생되며 이후 인접 주변 대지로 전이
		30년		민간과 공공개발이 비슷한 수준으로 이루어졌으며, 민간개발은 대상지 중심부에 집중적으로 발생. 공공개발은 소규모 공공시설 위주

3.4 종합 전략 구상

분석 사례들의 각 항목을 종합적으로 정리하여 종합전략 구상을 제안한다. 전체 공간구성과 민간부문 공간구성으로 구분되며 전체 공간구성에서는 입지, 가로망, 블록, 밀도, 토지이용을 중심으로 세부 항목을 작성한다. 민간부문 공간구성 전략은 공공부문, 민간부문으로 구분하여 건축물과 외부공간 등 개발형태에 관한 항목이며, 세부용도는 민간부문 개발에 대한 건축물 단위의 구체적인 세부용도 및 입지에 관한 내용이다. 마지막으로 단계적 개발은 초기, 중기, 말기로 나누어 각 단계에서 공공과 민간 부문의 개발의 전개에 대한 항목이다.

앞서 분석한 볼티모어 이너하버, 함부르크 하펜시티, 요코하마 미나토미라이21의 사례들의 주요 공간구성 전략을 다이어그램으로 각각 표현한 것은 [표 22]와 같다. 각 다이어그램은 주요 대중교통역, 주요 교통 결절점, 도시연결가로(기존), 도시내부가로(신설), 공공부문개발, 민간부문개발로 구분하여 작성하였다.

세 사례 모두 기존 도심과 인접한 향만공간을 대상으로 하는 도시재생지역이다. 따라서 기존도심 및 주변지역과 연결되는 도시연결가로는 존재하고, 향만 내부에 일부 도로를 제외한 가로망이 없었기 때문에 도시 기능을 위한 도로를 신설한다. 주요 대중교통역은 대상지 내부를 관통하거나 도심과 대상지 사이에 위치하며, 주요 차량 결절점은 고속도로 및 도심과 연결되는 주요 가로를 기준으로 형성된다.

개발은 공공부문은 수변공간 형태에 관계없이 도심내부보다 수변에 접한 공간 위주로 개발되었으며, 민간개발은 기존도심 및 주요 결절점과 수변공간 및 공공부문 개발지 배후에 위치한다. 용도는 수변공간 및 대중교통 결절점을 중심으로 상업과 오픈스페이스가 주로 배치되며, 주변 지역과의 교통이 편리한 지점에 업무, 수변 및 자연환경이 우수하며 도심과 이격된 위치에 주거, 수변공간을 적극적으로 활용 가능한 주요 지점은 문화·레저·관광을 중심으로 하는 용도가 배치된다.

위와같은 사례분석을 통해 도출된 전체공간구성 전략과 민간부문 공간구성 전략을 토대로 종합전략 세부내용을 작성한 것은 각각 [표 23], [표 24]와 같다. 이는 인천내항지역 대상지에 대한 기본적인 설계 원칙이며, 이에 더해 대상지 분석을 통한 현황 반영과 함께 공간구성의 틀을 작성한다.

표 22 도시 수변공간재생 사례 다이어그램

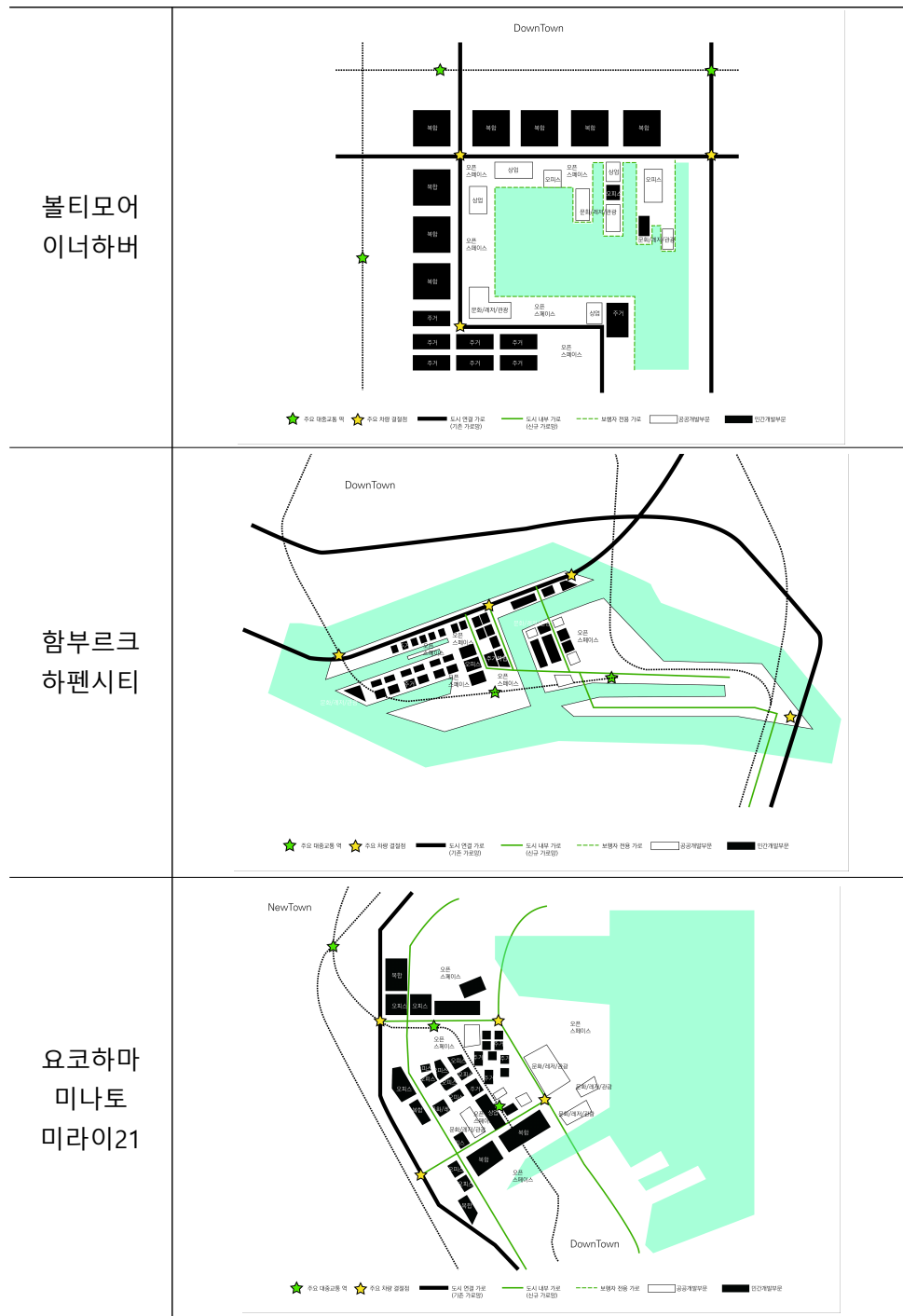


표 23 도시 수변공간재생 사례들의 전체공간구성 종합 전략

구분				종합 분석 내용	사례분석 해당 내용		
					이너하버	하펜시티	미나토미라이
전 체 공 간 구 성	입지	교통	일반	기존 도심과 주변 지역을 연결하는 도로가 대상지 외곽 및 내부 통과	●	●	●
			대중교통	중앙 철도역이 근거리에 위치, 광역대중교통으로 대상지 주진입부와 인접	●	●	●
				지하철	●	⓪	●
				수상교통	●		●
		결절점	외부	대상지 외곽에서 대중교통 및 주요 가로가 교차하는 교통의 요지	●	●	●
			내부	수변공간 내 적극적인 수자원 이용이 가능한 지점	●	●	●
	공간계획	가로망	도시 연결 가로	(18-24m)기존 도심과 주변 지역을 연결하며 대상지 외부를 지나거나 내부를 통과	●	●	●
			도시 내부 가로	주변 지역의 기존 가로망과 연결	●	●	●
				(13-17m)주요 연결가로에서 파생되며 대상지 내부 전체를 연결하며 기본 골격을 형성	●	●	●
				(8-12m)-수변에서 일정거리 이격되어 대상지 내부 곳곳에 접근이 가능하도록 연결		●	●
			보행자 전용 가로	(10m내외) 수변을 따라 형성되고, 기존 도심에서 수변공간까지 접근 가능	●	●	●
				수변가로와 대상지 중심을 연결하며 각 건물과 외부공간 연계	●	●	●
			기존 가로망 보전	기존의 차량도로, 철도노선 등을 새로운 가로망에 활용하며 도시적 맥락 보전		●	
		블록	형태	수변에 대해 평행하고 긴 장방형이며, 한 변 이상 수변을 향해 열린 형태	⓪	●	●
				사방이 가로에 인접한 정사각형에 가까운 형태	●	●	●
			규모	수변 및 배후 대지가 좁은 경우 : 수변에 가까울수록 작음 (수변에 면한 블록의 폭은 20-30m내외)		●	
				수변 및 배후 대지 폭이 넓을 경우 : 수변에 가까울수록 규모가 큼 (주요가로에 면한 블록의 폭은 100m내외)	●		●
			필지	수변에서 멀어질수록 정사각형에 가까우며 수변에 비해 큰 규모의 필지	●	●	●
				수변에 가까울수록 평행한 변의 길이가 길며 규모가 작은 필지		●	⓪
		밀도	높이	수변과 접한 부분이 많을수록 저층		●	●
				진입부 및 대상지 내부 중심에 가까워질수록 고층	●		●
			건폐율	수변에 가까울수록 건폐율 커짐	●		●
				중심에 가까울수록 건폐율 작아짐	●		●
			용적률	수변에 가까울수록 저밀	⓪	●	⓪
				진입부 및 내부 중심에 가까울수록 고밀	●	●	●
		토지 이용	주거	도심 진입부와 이격되눈 수변공간 및 주변 외부공간과 연계 가능하도록 배치	●		●
			상업	도심 진입부 및 주요 결절점에 배치	●	●	●
				대상지 내부 중심에 주요 가로를 따라 배치		●	●
				주변 기능 지원을 위해 수변과 접한 대지에 수변을 따라 배치	⓪	●	
			업무	주요 가로 결절점 및 주변 지역과의 접근이 용이한 곳에 배치	●	●	●
			복합	도심 진입부에 도시 연결 가로와 인접하게 배치되어 기존 도심과 기능적으로 연계	●	●	●
				도시 내부 가로와 수변공간에 배치되어 수변과 내부 도시기능과의 기능적 연계		●	●
			공공	필요한 기능에 따라 도시 곳곳에 배치	●	●	●
				도심 진입부 및 접근이 용이한 결절점에 위치	●	●	●
			문화/레저/관광	수변으로의 접근과 조망이 우수한 대상지 내부 곳곳에 위치하여 유동인구 발생 도모	●	●	●
				도심 진입부에 위치하며 수변공간과 인접하여 유동인구 수용 및 동선 유도	●	●	●
			외부 공간	광장	●	●	●
				공원/녹지	●		●
				(수변) 주요 시설 인접 수변과 접한 대규모 공원/녹지 형성	●		●
				(중심) 수변 외부공간과 대상지 내부의 시각적, 물리적 연결 도모		●	⓪

표 24 도시 수변공간재생 사례들의 민간부문 공간구성 종합 전략

구분				종합 분석 내용		사례분석 해당 내용		
						이너하버	하펜시티	미나토미라이
민 간 부 문 공 간 구 성	개 발 형 태	건축물	공공		도심 진입부 및 수변공간에 배치되고, 규모가 크며 개방적인 형태	●		●
			민간	수변	수변을 향해 열린 형태이며 규모가 작은 단일 건물들의 복합적인 형태	◐	●	◐
				배후	중심부에 가까워질수록 비교적 규모가 큰 단일 건물이며, 가로 중심의 중정형 또는 외부공간 중심의 타워형	●	●	●
		외부 공간	공공		기존 도심과 연결되는 가로를 중심으로 광장 배치, 수변을 따라 이어지는 보행자 가로, 수변공간 공원/녹지	●	●	●
			민간	수변	수변을 향한 대지 내 공지 배치를 통해 수변공간과의 시각적, 물리적 연계	●	●	
				배후	주요 가로 및 공공외부공간을 향한 배치 또는 중정형태의 개별적인 외부공간 형성	●	●	●
	세부용도	주거	저층	5층 내외 저층형 공동주택으로 수변에 접하여 배치	●	●		
			고층	레지던스, 콘도미니엄 등의 타워형 주거공간으로 수변공간 배후 배치	●		●	
		상업	일반	소매점 중심의 상업용도로 수변공간 및 주요 가로를 따라 배치되어 주변 기능 지원		●		
			대형	기존 도심과 접근이 용이한 도시 진입부 및 철도역, 지하철역 등의 주요 교통시설과 함께 배치	●		●	
		일반 업무		주변 지역과의 접근이 용이하며 주요 가로에 면한 대지를 중심으로 대규모 업무 공간 배치	●	●	●	
		복합	업무50%이상	업무 비율이 높은 복합용도로 일반 업무 입지와 같이 주변 지역과의 접근이 비교적 수변에 가까운 곳에 배치	●	●		
			주거50%이상	주거 용도 인접 및 기존 도심과 연결되는 주요 가로상에 위치하여 기능적 연계 도모	●	●	●	
			문화/관광/상업 50%이상	갤러리, 호텔, 소매점 등의 용도 위주로 형성되며, 공공부문 개발 대지와 인접한 수변공간 위주 배치	●	●	●	
	개발단계	초기		기존 도심과 인접한 수변공간 위주로 공공개발이 우세	●		●	
		중기		초기 공공개발지와 인접한 배후 공간에서 도시 중심부로 활발한 민간개발 확장	●	●	●	
		말기		기존 개발지와 인접한 부분 및 주요 가로와 결절점에서 이격된 공간을 채워나감	●	●	●	

제4장 인천내항 주변 개요

4.1 관련계획 검토

4.1.1 도시재생사업 현황

인천내항지역은 1883년 개항 이후 일본의 전쟁수행을 위한 군항으로 성장하였고, 해방 후에는 수입항으로 자리매김하며 내항 지역은 인천의 도심 역할을 수행하였다. 하지만 이후에는 공공청사의 이전과 주변으로의 도시 팽창 등으로 도심의 역할이 약해졌고, 꾸준한 인구 감소로 인해 점차 활기를 잃어갔다. 또한 물류 환경의 변화와 항만 노후화 그리고 주변 지역에 끼치는 환경오염 문제가 대두되며 항만기능 재편과 내항에 대한 재개발 계획이 논의되기 시작했다.

2009년 국토해양부에서 항만재개발 사업을 추진하기 위해 기본구상을 수립하였고, 인천 항만공사는 2011년 인천항 재개발사업의 체계적인 시행방안 수립용역에서 내항 재개발 기본계획을 제안하였다. 그 이후 2015년 3월과 2016년 5월에 민간투자를 유치하기 위한 사업시행자 공모가 있었으나, 입지 여건 및 분양불확실성 등을 문제로 참여업체가 등장하지 않아 사업의 추진이 어려워졌다.

한편 내항 1·8부두, 월미도, 자유공원 중심 구도심 일대를 포함하는 대상지에 대한 도시재생 계획인 “인천 개항창조도시 재생사업”이 2016년 국토교통부 공모사업에 당선되었다. 이는 그동안 지연되었던 인천 내항지역의 도시재생을 다시 재조명할 수 있는 기회가 되었다. 이에 따라 인천시는 기존 민간개발 방식에서 공공개발 방식으로 전환하기 위해 관련된 각 기관들의 역할 및 범위에 대해 합의하고 기본업무협약을 체결하였다.

구체적인 역할로는 해양수산부가 사업총괄 및 관계기관 간 의견 조정을 담당하고, 인천시는 도시계획 및 민원을 담당한다. 한국토지주택공사는 사업의 총괄

2017년에는 기존 개항창조도시의 사업 범위에서 인천 내항 부두 전체와 남측 소월미도 및 남항 일대를 포함하는 범위로 확장되었다. 이는 기존 인천 내항 1·8부두 중심으로 고려되었던 도시재생 범위가 내항을 중심으로 한 구도심 전체의 도시재생을 위한 기반으로 볼 수 있다.

개항창조도시 기존 계획범위	개항창조도시 변경 계획범위(예정)
<p>관내역 역세권 개발 도보관광 네트워크</p> <p>Master Plan</p>	<p>개항창조도시 확장 (2,300만 원)</p>

4.1.2 도시재생 관련 사업 현황

월미도 관광특구 진흥계획은 내·외국인 유치 및 편의증진을 위한 신규 과제와 사업 발굴을 위한 계획이다. 구체적인 사업 범위는 월미산 중심의 월미도권,

근대건축물 밀집지역인 개항장권, 남항 및 연안부두에 해당하는 연안부두권으로 구분된다. 이는 인천내항과 접한 주요 공간에 대한 사업 계획이므로 내항 재생 계획 시 연계될 수 있는 부분이 다수 존재한다.

개항기 근대건축물 밀집지역 지구단위 계획은 2003년 최초로 수립되었으며, 현재에도 부분적인 수정이 이루어지고 있다. 중구청 중심의 구역을 범위로 하며, 각 블록에 대한 높이계획, 획지계획, 형태 및 색채 계획, 경관계획, 공공부문 환경조성 사업 등 구체적인 계획을 통해 대상지의 역사적 가치와 도시조직을 보전하고 있다.

인천광역시 도시관리계획에 해당하는 문화지구 역시 지구단위 계획과 같은 범위로 계획되어있다. 문화지구에 해당하는 구역은 문화인력과 단체, 기관을 유치하고 문화예술 활동을 위한 지원을 받을 수 있다. 또한 지역민의 인센티브 다양화를 통해 주거 및 경제활동 여건을 개선할 수 있는 기반이 되어 지역 활성화에 기여하는 제도이다.

표 26 인천내항지역 도시재생 관련 사업 현황 및 주요 내용

사업명	주요 내용
인천 개항창조 문화도시 (2016)	창조 인재유치 및 일자리 창출 해양 및 지역자산 활용 관광산업 육성 지속가능한 도시재생을 위한 협력적 네트워크 구축
월미도 관광특구 진흥계획 (2009)	내·외국인 유치 촉진 및 편의증진을 위한 신규 과제 및 사업의 발굴
개항기 근대건축물 밀집지역 지구단위계획	높이계획 / 획지계획/ 형태 및 색채, 경관계획 / 공공부분 환경 조성사업
인천광역시 도시관리계획 : 문화지구	문화인력과 단체, 기관을 유치 및 문화예술 활동을 위한 지원 지역민의 인센티브 다양화를 통한 주거 및 경제활동 여건 개선

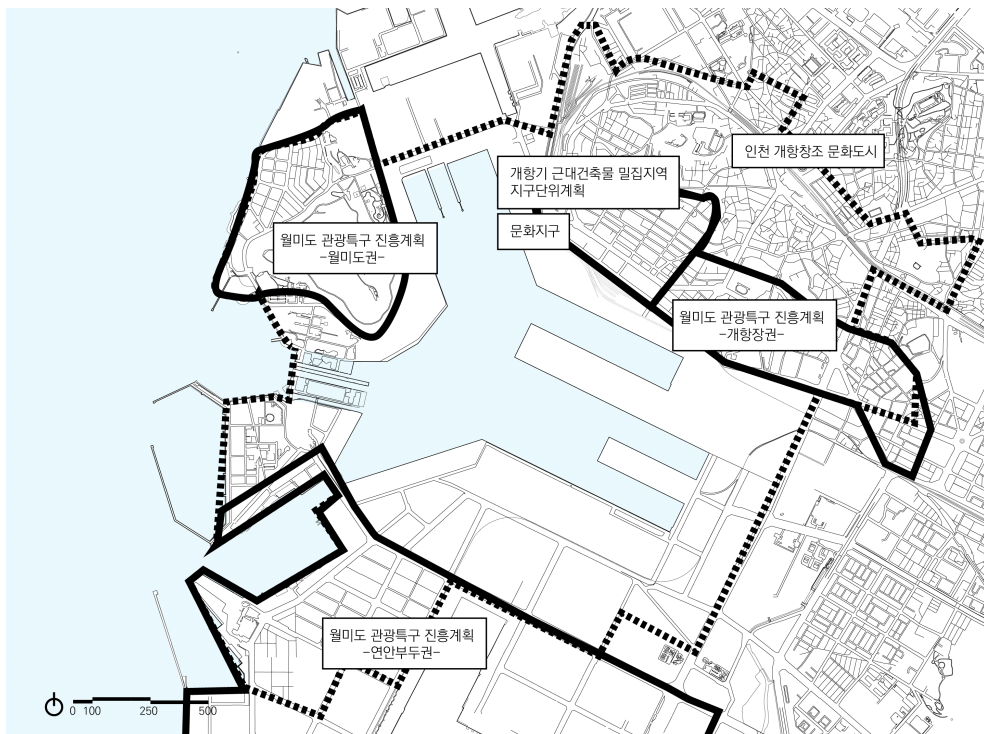


그림 27 인천내항지역 도시재생관련 사업 현황

4.2 공간구성 현황

4.2.1 가로망

주요 도로망을 기준으로 살펴보면 지하철역사 및 고속도로와 연결되는 가로가 내항 주변 주요 가로로 형성되어 있다. 현재는 산업시설과 기존 항만기능으로 인해 화물차량의 통행이 빈번하게 일어나는 30m 대로로 향후 도시재생 과정에 있어 내항과 주변지역과의 단절 극복을 위한 연결성이 고려해야한다.

현재 내항 내부에는 항만기능 수행을 위한 도로가 조성되어 있으나 이는 산업·물류 기능 위주로 배치되어있다. 따라서 향후 수변공간 가로망 설정 시 기존 배후 가로들과 내항 내부 수변공간이 연결되어 통합적인 도시재생의 기반을 마련할 수 있어야한다.



그림 28 인천내항지역 가로망 현황

인천역을 지나는 고가도로는 기존 공간들을 단절시키는 주요 원인 중 하나였으나 보행 및 교통호나경 개선을 위한 우회고가 철거 계획이 추진될 예정이다. 또한 인천역 복합개발과 인근 곡물창고를 문화공간으로 개발할 계획은 인천 내항지역의 진입공간으로서의 기반을 갖추나가고 있다.

4.2.2 오픈스페이스

오픈스페이스는 자연녹지, 공원, 도서관 및 학교 등의 공공시설, 보행자가 도로로 구분한다. 자연녹지로는 수공간과 월미산(해발300m), 자유공원이 위치한 응봉산(해발70m)이 있다. 이는 인천내항지역의 기본적인 지형을 형성하는 주요 오픈스페이스이며 이와 낮은 구릉을 형성하는 지형이 도심 곳곳에 위치하여 가로망, 블록 등 도시조직의 기본 바탕이 된다.



그림 29 인천내항지역 오픈스페이스 현황

공원은 구도심 자유공원과 주거지역 사이 형성되어 있는 송현근린공원이 대표적이다. 다른 녹지들은 도서관등의 공공시설과 함께 계획되거나 주거지역 사이 위치하는 소규모 근린공원들이 있다. 주로 주변에 비해 지형이 높은 곳에 공원 및 공공시설들이 위치하고 있다.

보행자자로는 주요 가로와 함께 형성되어 있다. 주변 지역과 연결되는 가로 및 구도심 내 근대건축물 밀집지역을 중심으로 보행자가로가 형성되어 있다. 구도심 내부 국지도로는 2차선 내외의 폭으로 넓지 않으며 따로 보행자 전용 가로를 두지 않고 차량과 혼용하는 보차혼용도로로 구성되어 있다.

4.2.3 블록

블록은 가로망에 의해 형성되는 대지의 구획들이다. 구도심을 중심으로 지형에 따른 가로망과 블록을 형성한다. 가장 높은 지형인 월미산 및 응봉산을 중심으

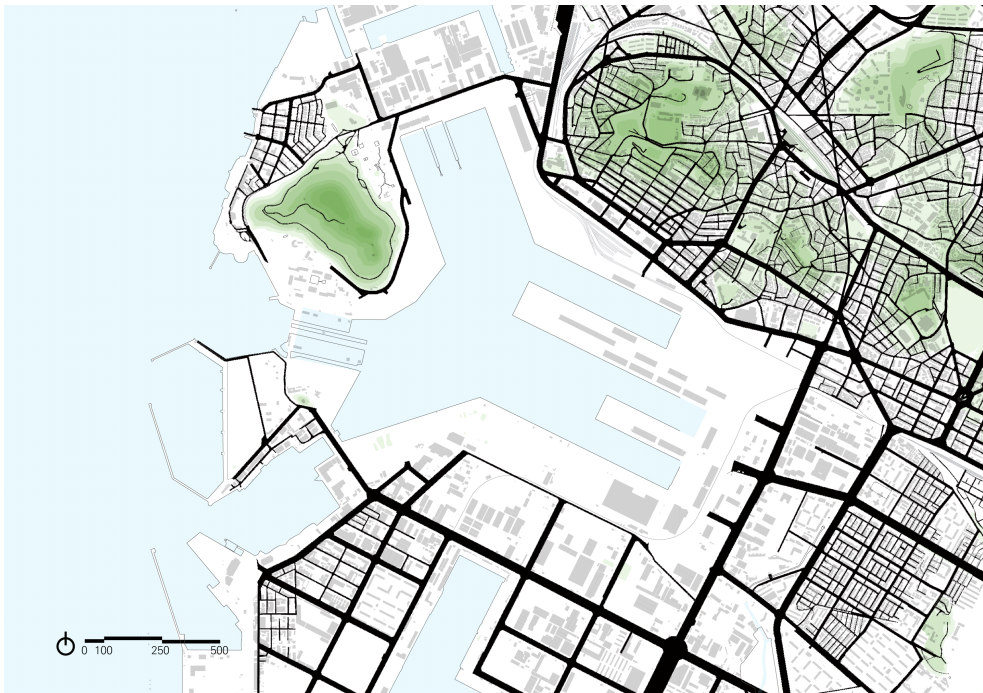


그림 30 인천내항지역 블록 현황

로 등고가 형성되어 있다.

블록 형태를 살펴보면 구도심 내부 경사를 따라 형성된 조직들은 기존의 등고를 따라 유기적인 블록 형태들로 도시조직이 구성되어 있다. 가장 높은 지점에는 공원 및 공공시설들이 위치하는 넓은 규모의 블록이 위치하거나 자연녹지 상태로 남겨져 있다.

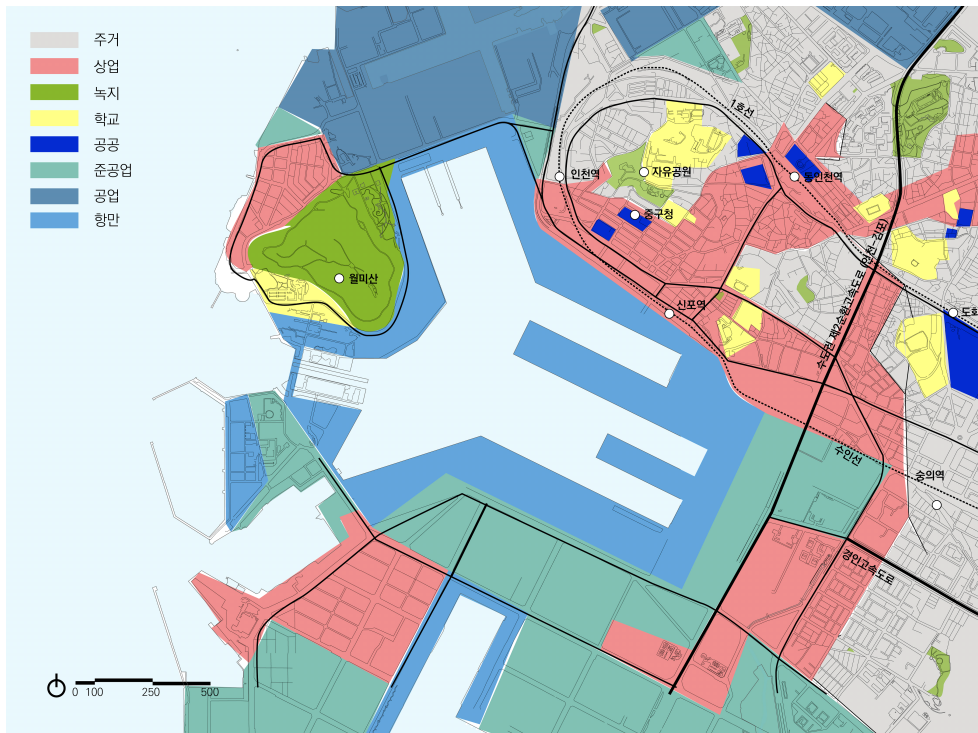
그에 비해 항만시설 및 산업시설들이 산재하는 수변공간으로 향할수록 평탄한 지형을 가지며, 가로망 역시 반듯한 격자형 체계와 블록으로 구성된다. 이는 과거 본래 존재하던 지형인 구도심 지역에 비해 매립으로 조성된 공간이기 때문에 평탄한 지형을 갖는다.

4.3.4 토지이용

인천내항지역의 토지이용은 크게 주거, 상업, 녹지, 학교, 공공, 준공업, 공업, 항만 용지로 구성되어 있다. 내항은 현재까지도 항만시설 용지이며 주변의 준공업, 공업 시설과 함께 위치한다. 이는 수변공간으로의 접근과 도심으로서의 개발을 막는 가장 큰 장애 요인으로 향후 내항 재개발 계획 시 용도전환을 통한 개발이 필요한 부분이다.

1호선과 수인선 지하철역에 해당하는 인천역, 동인천역, 신평역, 송의역을 및 구도심 중심으로 상업지역이 배치되어 있으며, 월미산 인접 수변공간과 연안부두 주변 역시 상업지역으로 형성되어있다.

녹지는 자연녹지인 월미산과 자유공원이 위치한 응봉산이 주요 녹지로 있으며 주거지역 사이에 근린공원, 어린이공원 등 소규모 녹지공간이 분포되어 있다. 학교의 경우 구도심 내부 주요 가로 및 자유공원 일대에 주로 분포되어 있으며 공공시설 역시 이와 비슷한 입지를 보인다.



제5장 인천내항 주변 도시재생 활성화를 위한 민간부문 공간구성

5.1 기본구상

사례 분석을 통한 민간부문 공간구성 종합 전략을 바탕으로 인천내항지역의 현황을 고려해 대상지에 공간구성 전략을 적용한 다이어그램은 [그림 36]과 같다. 인천역과 신포역은 인천내항지역 대중교통 중심지이며 진입부에 해당하기 때문에 공공부문의 개발이 먼저 일어난다. 수변으로 돌출된 항만공간 역시 문화/레저/관광 및 오픈스페이스를 배치하며 공공개발을 통해 형성한다. 민간부문의 개발은 이에 접한 주변에서 발생하며 각 위치에 따라 형태, 용도 등을 다르게 계획한다.

민간부문 공간구성의 블록의 형태는 수변에 가까울수록 장방형이며 도심에 가까울수록 정사각형에 가까워진다. 블록 규모 역시 수변에 접할수록 작고 주요 가로에 가까울수록 대규모 블록을 형성한다. 주요 결절점 및 교통이 유리한 곳에는 업무, 상업 시설을 중심으로 배치되고, 도심과 비교적 이격되어 있으나 수변과 가깝고 오픈스페이스 및 녹지공간이 접한 부분에 주거를 배치한다.



그림 32 인천내항지역 기본구상 다이어그램

5.2 전체공간구성

5.2.1 주요교통 및 결절점

인천내항지역의 주요교통 중 일반차량 접근은 인천-김포를 잇는 수도권 제2순환 고속도로와 서울 강서구와 연결되는 경인고속도로가 있다. 이 외에도 인천시청이 위치하는 남동구와 북측의 청라, 남측의 송도와 연결되는 주요 가로들이 위치하며 주변지역과 인천내항지역을 연결하고 있다. 또한 월미산 아래 수변공간을 형성하고 있는 월미도는 인천 주요 관광지에 속하며 버스를 통해 인천역을 지나 월미도로의 접근이 가능하다.

대중교통 접근은 지하철과 버스가 있다. 버스는 주요 가로를 따라 노선을 형성하고 있으며, 지하철은 1호선과 수인선이 대상지 외부를 지난다. 구도심과 접한 가로를 중심으로 인천역, 신포역이 존재하며, 주변에는 동인천역, 도화역,



그림 33 인천내항지역 주요교통 및 결절점

승의역이 있다. 주요 가로와 교차지점과 대상지 인접 대중교통 지점을 중심으로 형성된 결절점은 월미도로 이어지는 지점, 인천역과 신포역이 접한 지점, 고속도로와 주요 가로가 대상지에 접하는 지점을 중심으로 형성되었다. 그 결과 인천내항지역의 결절점은 총 7개로 구분한다.

5.2.2 공간계획

(1) 가로망

기존 도심과 주변 지역을 연결하며 대상지 외부로 지나거나 외부로 통과하는 도시 주요 가로는 기존 내항 지역 도로망의 주간선도로(고속도로), 보조간선도로, 집산도로가 해당된다. 간선도로와 보조간선도로는 광역 교통망으로 대상지 외부로 지나며, 집산도로는 대상지 내부를 관통하며 주요 가로를 형성한다. 대상지 내부를 관통하는 주요 가로의 일부는 기존 철길로 이용되던 노선을 따라 형성되어 기존 조직의 맥락을 보전했다.

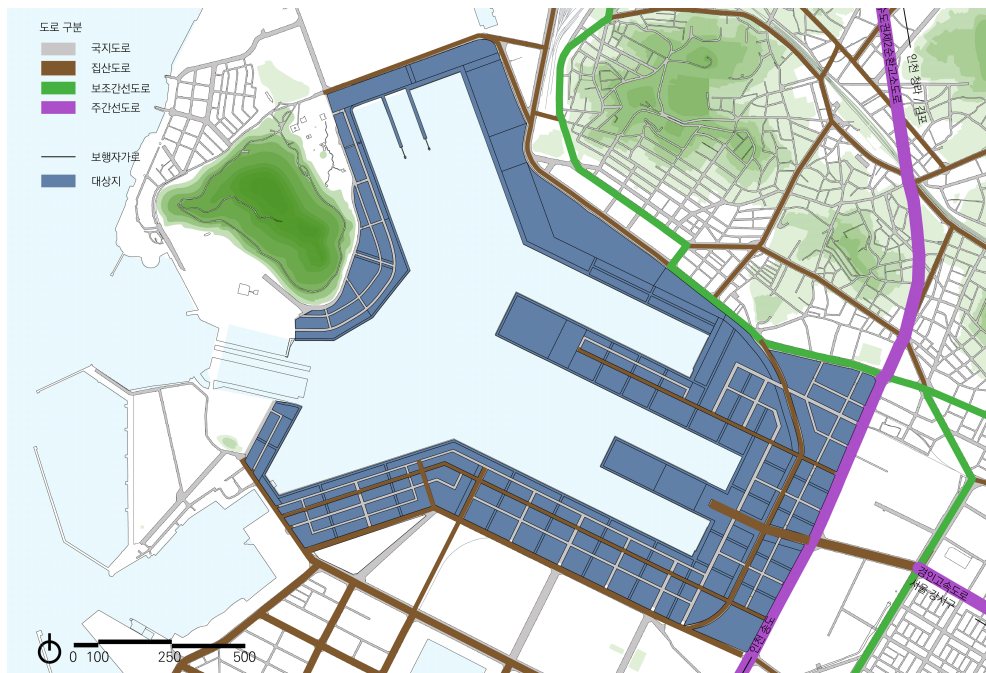


그림 34 인천내항지역 가로망 계획

도시 내부 가로는 국지도로에 해당하며 기존 주변지역에 형성되어 있던 가로망과 연결되며 대상지 내부 곳곳을 이어주는 역할을 한다. 기존 가로와 자연스럽게 연결 될 수 있도록 새로운 가로를 배치하여 기존 가로망과의 조화를 이루도록 했다.

보행자 전용 가로는 10m내외의 폭을 기본으로 하며, 수변공간으로의 접근성을 확보할 수 있도록 항구 안벽을 따라 형성되어 있고, 주변 지역과 수변공간의 연결을 위해 기존 가로망과 연계했다.

(2) 블록

블록의 형태는 기본적으로 수변에 가까울수록 장방형이며, 수변에서 멀어질수록 정사각형에 가까운 형태가 된다. 차량도로에 의해 구획된 블록 내부를 보행자가 지나며 블록을 한 번 더 분절한다. 이는 블록을 일정 규모로 형성하

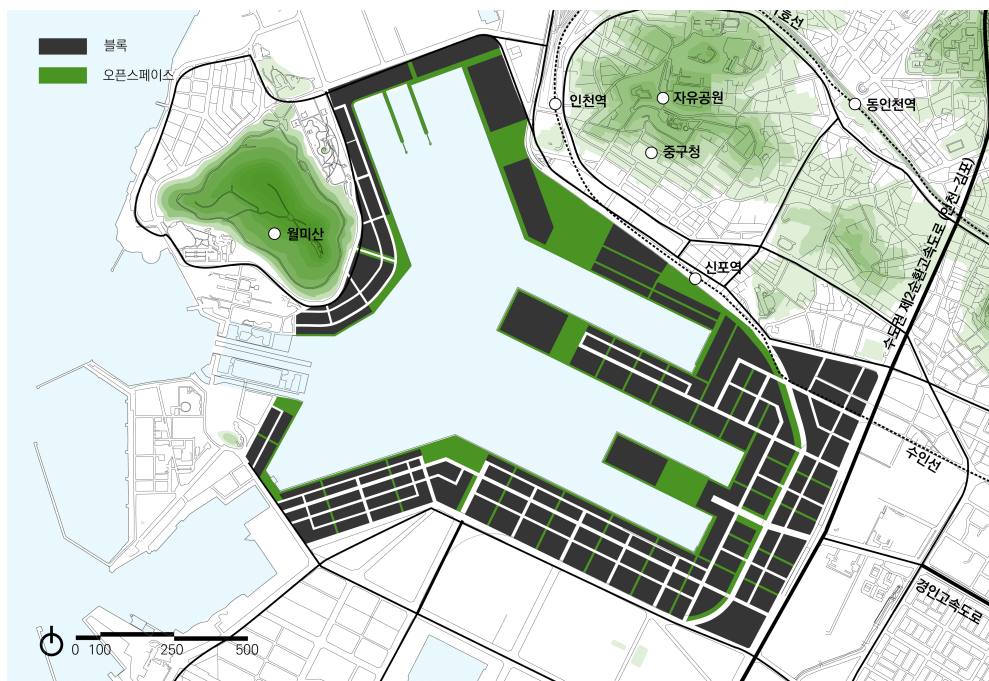


그림 35 인천내항지역 블록 계획

기 위함이다. 도심과 주요 가로에 접한 대규모 블록은 100m내외의 폭을 가지고, 수변에 바로 인접한 블록은 30m내외의 폭이다. 블록의 길이는 주변 가로망이 연장되는 형태를 기준으로 나뉜다.

기존 도심과 접한 대상지 부분에 대해서는 도시 연결 가로에서 수변까지의 폭이 비교적 좁기 때문에 도로를 배치하여 블록을 구획하지 않고, 대규모 오픈스페이스를 배치하여 수변으로의 접근이 유리하도록 한다. 수변을 향해 뻗어있는 부두 공간 역시 도시 내부 가로에서 일정 거리 이격되어 있도록 대규모 블록을 형성하여 보행 측면에서 수변으로의 접근이 차단되지 않도록 한다.

(3) 밀도

밀도는 블록에 따라 구분되며, 건축물이 들어서지 않는 오픈스페이스, 저밀, 중밀, 고밀의 단계로 구분한다. 밀도 계획의 기본적인 고려 요소는 주변 지역의

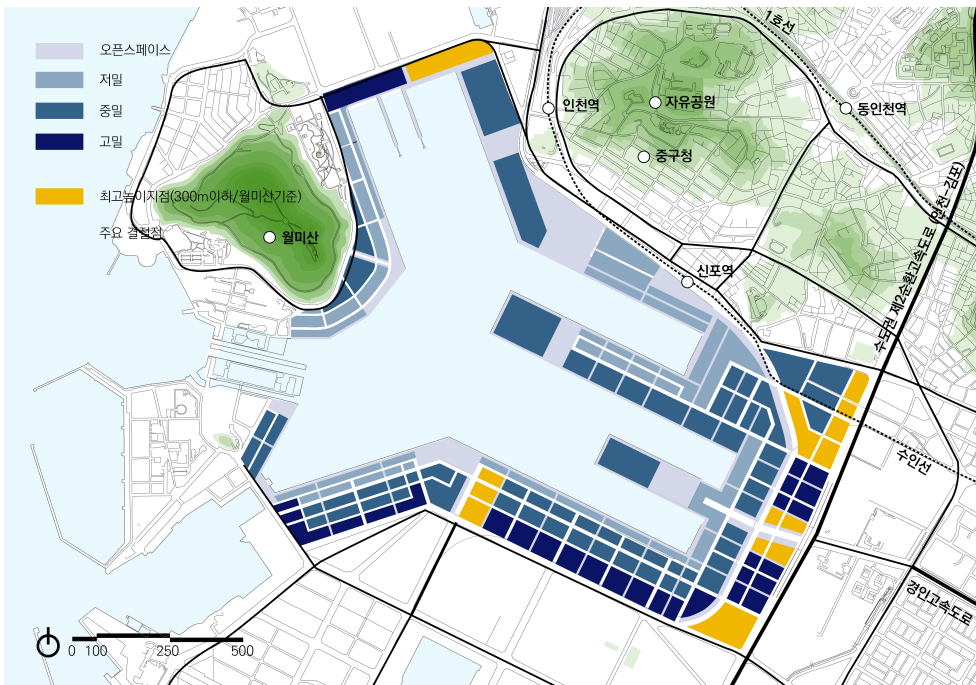


그림 36 인천내항지역 밀도 계획

지형이다. 해발 300m의 월미산과 해발 90m의 자유공원을 기준으로 수변공간으로의 조망과 개방성이 방해되지 않도록 한다.

대상지 내 최고높이 구간은 수변공간의 개방성에 방해되지 않는 범위 내 주요 교통 및 가로로 연결점에 배치한다. 최고높이는 해발 300m의 월미산을 기준으로 한다.

기존 도심에서 수변공간 사이의 블록은 오픈스페이스 및 저밀로 구성되며 수변을 향해 돌출되어 있는 주요 지점에 대해서는 중밀까지 허용한다. 주요 가로에 면한 블록은 고밀 블록이 배치되며 수변으로 갈수록 밀도가 낮아지도록 한다.

(4) 토지이용

토지이용은 주거, 상업, 업무, 문화/관광, 복합, 광장, 공원/녹지, 보행자 가로로 구분한다. 주거용도는 도심 진입부와 이격되며 수변공간 및 주변 오픈스페이스로의 접근이 용이한 지점에 배치한다. 따라서 월미산과 연계 및 수변과 인접한 지점과 갑문 근처에 배치하였다.

상업용도는 도심 진입부 및 주요결절점, 주요 도시 연결가로와 인접한 수변공간을 중심으로 배치한다. 대중교통 및 차량으로 접근이 용이한 지점에서의 인구 유인이 유리하기 때문에 인천역에서 월미도로 이어지는 지점, 신포역에서 수변공간으로 연결되는 지점, 대상지 내부를 관통하는 주요 가로의 진입부, 경인고속도로 진입부와 수변공간으로 연결되는 지점, 남향과 인접한 주요 가로와 수변이 접한 지점을 중심으로 배치한다.

업무용도는 수변으로의 접근보다는 주변 지역과의 접근이 더 우선되기 때문에 수도권 제2순환 고속도로가 지가는 가로와 경인고속도로 진입부를 중심으로 배치한다. 문화·관광 용도는 대중교통 접근이 용이하며 기존 관광지 및 인천역과 인접한 1·8부두에 집중적으로 배치한다. 또한 내향 중심을 향해 돌출되어 있는 수변공간 중심으로 대상지 곳곳에 배치하여 인구유인시설로서의 역할을

하도록 한다.

복합시설은 주변의 각 기능들을 연계하며 대상지 내부의 다양한 활동을 유발할 수 있는 역할로 대상지 내부에서 비교적 대지가 넓은 2·3부두를 중심으로 배치한다. 광장 및 공원 역시 유동인구가 많이 발생하는 지점인 문화/관광용도 및 상업용도와 인접하게 배치한다. 특히 구도심과 직접 접한 인천역과 신포역 사이는 기존 조차장 부지를 활용한 공원/녹지를 계획하여 구도심 내 부족했던 오픈 스페이스를 제공하며 수변으로의 접근이 유리하도록 한다.

보행자가로는 수변으로의 접근성을 확보하기 위한 용도로 항구 안벽을 따라 배치되고 항구 내부 용도와 주변을 연결하여 기존 지역들에서 수변으로의 보행 접근이 용이하도록 한다.

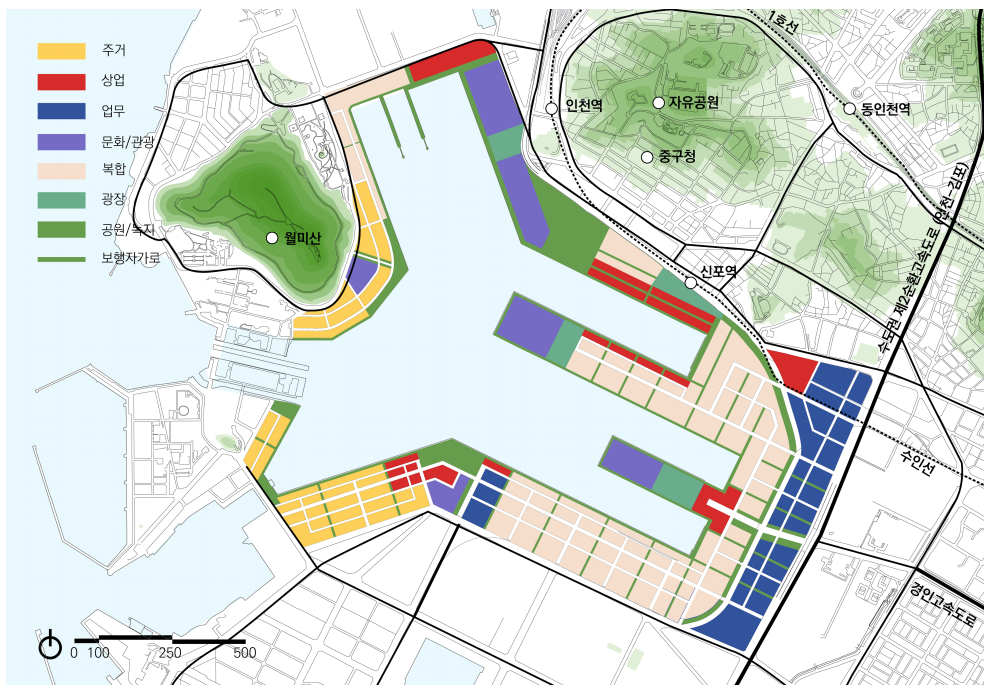


그림 37 인천내항지역 토지이용 계획

5.3 민간부문 공간구성

5.3.1 개발형태

인천내항지역의 개발은 크게 공공부문과 민간부문 개발로 구분하여 예상한다. 건축물의 경우 공공건축물은 주로 주변에서 접근이 용이하거나 수변을 적극적으로 활용 가능한 곳에 배치된다. 따라서 인천역 주변 및 부두를 중심으로 배치되고 수변에 대해 개방적 형태를 가진다.

공공부문 개발의 오픈스페이스 역시 이러한 공공개발 건축물과 연계되어 많은 유동인구를 수용할 수 있도록 한다. 또한 기존 도심에서 수변공간으로의 접근이 용이하도록 인천역, 신포역 사이 구도심 인접 공간에 대규모 오픈스페이스를 배치하고, 수변을 따른 보행자 가로로 주변 지역이 연결될 수 있는 보행체계를 마련한다.

민간부문의 개발은 크게 수변과 접한 부분과 공공개발 건축물과 접한 배후공간에서 이루어진다. 수변에 접한 건축물들은 비교적 규모가 작고 수변을 향해 개방적인 형태 및 배치를 갖는다. 수변 배후 공간에서는 주요 가로에 면할수록 규모가 크고 독립된 외부공간을 형성할 수 있도록 배치한다. 수도권 제2순환고속도로 및 경인고속도로와 접한 부분에서는 대상지 내부로의 개방성을 위한 단일 건물 및 개방적인 외부공간을 갖는다.

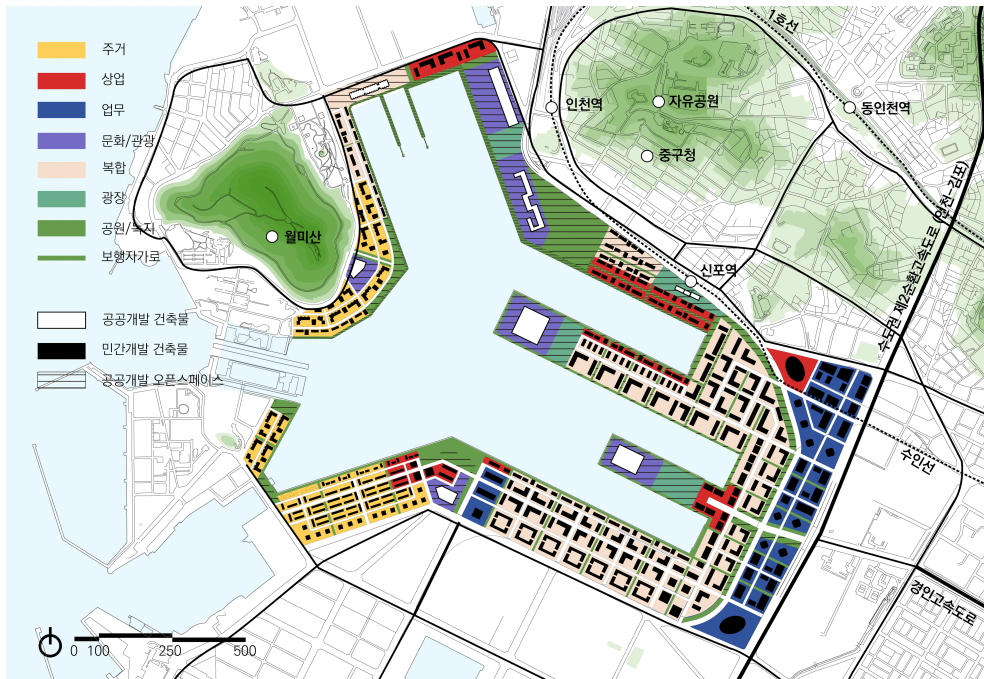


그림 38 인천내항지역 공공/민간부문 개발 형태 계획

5.3.2 세부용도

민간부문 개발의 세부적인 용도는 전체 공간 토지이용계획을 기반으로 한다. 주거는 저밀과 고밀로 나뉘며 수변에 접할수록 저밀, 배후 주요 가로에 접할수록 고밀로 계획한다. 상업시설은 배후공간이 비교적 넓고 주요 가로에 면하며 교통 접근이 용이한 인천역, 신포역, 경인고속도로 진입부, 남항 인접 결절점에 대형 상업시설을 배치하고, 이와 접한 수변공간에 대해서는 소매점 중심의 일반상업시설로 계획한다.

업무는 기존 토지이용계획에 따라 주변지역과의 접근이 용이한 고속도로를 따라 배치되며, 수변에 가까울수록 상업, 주거 등의 용도와 혼재된 복합시설로 배치된다. 이는 복합시설이지만 업무위주의 용도로 일반 업무시설과 주변 다른 시설을 기능적으로 연계해준다.

주거가 50% 이상 차지하는 주거위주 용도의 복합시설은 일반 주거지역과 인

접하며 주요 가로 및 결절점에 가까운 부분에서 다른 시설들과 기능적으로 연계해준다. 문화/관광용도가 주 용도인 복합시설의 경우 2부두와 3부두를 중심으로 수변 따라 배치되며 배후 시설과 수변공간 사이에서 방문객과 거주민들의 다양한 활동을 유발하는 공간으로 계획한다.

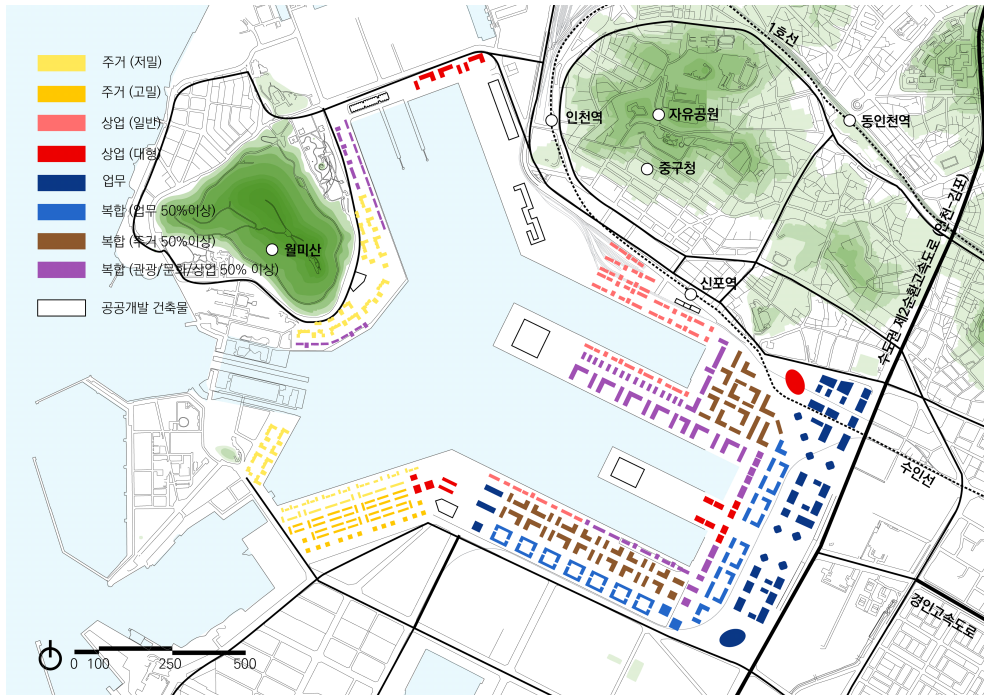


그림 39 인천내항지역 민간부문 세부용도 계획

5.3.3 개발단계

대상지에 대해 단계별 개발 계획을 살펴보면 30년-40년 기준으로 초기, 중기, 말기로 구분할 수 있다. 초기 단계에서는 기존 도심과 인접한 수변공간 위주로 개발이 시작되며 공공부문의 개발이 우세하다. 따라서 기존 도시와 만나는 주요 지점인 인천역과 신포역 사이에 해당하는 인천 내항 1·8부두 및 주요 결절점 및 수변공간으로 돌출되어 있는 부두를 중심으로 예상한다.

중기의 개발은 민간부문의 개발이 가장 우세한 시기이다. 초기에 개발 되었던 공간과 인접한 배후 공간 또는 초기 개발되지 않은 수변공간을 위주로 개발이 발생한다. 초기 개발이 문화시설, 오픈스페이스 등의 공공시설 위주의 개발이었다면 중기부터는 업무, 상업, 주거 시설 등 다양한 용도의 건축물들이 대상지를 구성하기 시작하는 단계이다.

말기는 기존 도심 및 주요 결절점에서 조금 떨어져 있어 초기에 사업성이 다른 공간에 비해 떨어졌지만 초기와 중기 개발에 의한 공간 변화로 인해 공간이 채워지기 시작하는 시기이다. 민간과 공공부문의 개발이 비슷한 비율로 이루어지며 공공부문의 개발은 새로운 도심기능으로서 필요한 공공시설 위주의 점적인 형태로 발생한다.

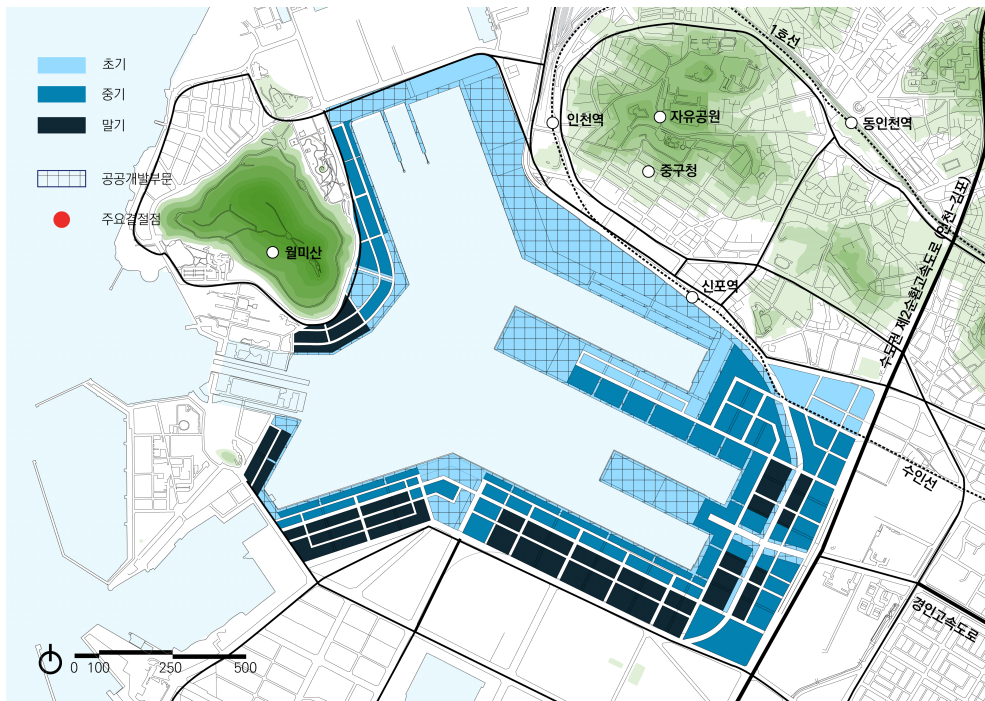


그림 40 인천내항지역 단계별 개발 계획

6. 결론

6.1 연구의 결론

본 연구는 인천내항지역에 대해 2009년 내항 워터프론트 개발조성사업 이후 끊임없는 재생계획이 논의되고 있으나 실질적인 사업으로 이어지지 못하는 상황에 대한 실마리를 찾고자 시작하게 되었다.

인천 내항과 같이 활발한 산업항만으로 이용되다가 다양한 도심 역할을 분담하는 공간으로 전환된 대표적인 사례 분석을 통해 도시재생을 위한 수변공간 구성이 어떻게 이루어지고 있는지 구체적인 내용을 도출해보고자 했다. 특히 지속적인 사업 진행을 위해 필수적인 민간부문의 개발에 대해 개발형태, 세부 용도, 개발단계로 구분하여 구체적인 참여현황을 해석하고자 했다. 이러한 분석을 통해 수변공간재생에서의 민간부문 공간구성 전략을 도출하고 이를 활용한 인천내항지역 대상지에 적용하여 제안한 연구의 결론은 다음과 같다.

첫째, 민간부문의 개발 형태는 크게 건축물과 외부공간으로 구성되며, 그 중 민간개발형태는 주로 건축물 위주의 개발이 우세하다. 주요 수변공간은 공공개발이 주로 이루어지기 때문에 민간개발은 이에 바로 접한 배후에 입지하며 공공공간을 최대한 활용할 수 있도록 한다. 건물의 형태는 수변에 가까울수록 작은 규모이며 수변에서 멀어지고 주요가로에 가까울수록 큰 규모로 개발한다. 외부공간의 경우 광장, 공원, 녹지 등으로 구성되며 대부분 공공개발로 형성된다. 민간개발의 외부공간은 대부분 대지 내 공지로 구성되며, 공공개발로 형성된 외부공간을 시각적, 물리적으로 활용할 수 있도록 배치한다. 또한 수변에 가까운 부분에서는 수변을 향해 열린 형태의 배치로 개방적인 외부공간을 형성하고, 수변에서 멀어지며 주요 가로에 접할수록 폐쇄적인 외부공간을 형성한다. 일부 주요 결절점에 대해서는 사방이 개방적인 외부공간을 형성한다.

둘째, 민간부문 개발의 세부 용도는 저밀주거, 고밀주거, 일반상업, 대형상업, 업무, 업무복합(업무 50%이상), 주거복합(주거 50%이상), 문화복합(관광/문화/상업 50%이상)으로 구성된다. 저층주거는 5층 내외의 공동주택으로 주요 가로 및 주요 결절점에서 이격되며 수변에 가깝게 배치하고, 고층 주거는 레지던스·콘도미니엄 등의 타워형 주거공간으로 수변공간 배후에 배치한다. 일반상업은 소매점 중심의 상업용도로 공공개발부문과 대중교통지점 수변을 중심으로 배치한다. 대형상업은 주요 결절점과 같이 접근이 편리하고 공공개발지와 인접한 부분을 중심으로 배치한다. 일반업무는 수변보다는 다른지역에서 접근이 용이한 주요 가로에 인접하도록 배치한다. 복합용도는 크게 업무중심, 주거중심, 문화/관광/상업중심으로 구분되며, 일반 용도에 비해 다양한 활동을 유발할 수 있기 때문에 인구 유인을 위해 주요 결절점 및 가로에서 이격된 부분에 주로 배치한다.

마지막으로 개발 단계는 크게 초기, 중기, 말기로 구분한다. 초기에는 기존 도심과 인접한 수변공간을 중심으로 공공개발이 우세하다. 초기의 민간개발은 이러한 공공개발 대상지와 인접한 장소 또는 주요 결절점을 중심으로 개발을 시작한다. 중기는 민간개발이 가장 활발하게 일어나는 시기이다. 초기 개발지와 접한 부분에서부터 기존 도심과 비교적 떨어진 부분까지 개발범위를 크게 확장한다. 말기는 기존 도심과 비교적 멀지만 주요 가로 및 수변과 접한 나머지 대상지를 개발하며, 이전 단계에서 개발되지 않은 대상지 내부 공간을 점차 채워나가는 시기이다.

6.2 연구의 의의 및 한계

본 연구는 정체되어 있는 인천내항지역 도시재생의 활성화라는 큰 목표를 가진다. 대상지인 인천내항지역은 2015년 도시재생사업 선도지역으로 선정되며 본격적인 도시재생사업의 기반이 마련되었다. 이러한 선도사업은 공공의 주도로 시작되는 사업으로 침체된 지역에서 새로운 움직임을 불어 넣는다. 하지만

이러한 움직임은 지속하기 위한 공공의 재원과 지원은 한계가 있기 마련이다. 공공의 개입 이외에 지속적인 도시재생을 위해서는 민간부문의 개발이 뒷받침되어야 한다. 따라서 인천내항지역과 비슷한 과정을 겪어 온 항만재생지역 사례를 바탕으로 도시재생 활성화를 위한 공공개발 외에 민간부문의 개발형태와 방향, 도시공간구성에 대한 논의는 현 시점에서 의미를 가진다.

도시재생에서 민간부문의 개발은 다양한 차원에서의 영향을 받아 구현된다. 사회·경제적 여건과 법·제도·정치적 여건 등 수많은 이해관계가 얹혀 형성된다. 따라서 물리적 공간구성의 결과적 모습을 기준으로 민간부문이 도시재생에 끼친 영향을 전부 설명할 수 없다. 또한 사례 분석을 통해 도출된 설계 원칙과 전략을 기준으로 제안한 설계안이기에 때문에 인천내항지역 고유의 성격과 도시적 맥락에 대한 이해와 적용이 부족했다. 하지만 공공의 주도로 시작되는 국내 도시재생사업에서 민간부문의 중요성과 더불어 효과적인 도시재생 활성화를 위해 본 연구와 같은 관점으로 사례를 분석하고 대상지에 적용해 보는 것은 지금 단계에서 필요한 생각이다.

참고문헌

- Alex Krieger (2004) *Remaking the Urban Waterfront*, Urban Land Institute.
- B.S.Hoyle, Pinder, Husain(1994), *Revitalising The Waterfront*, John Wiley & Sons Ltd.
- City of baltimore (2009) *Comprehensive Masterplan 2007-2012*
- City of baltimore (2013) *BALTIMOREINNER HARBOR 2.0*.
- City of Baltimore(2016), *Urban Renewal Plan Inner Harbor Project 1*
- Harencity Hamburg (2006) *Hapencity Hambrug Der Masterplan*
- Harencity Hamburg (2017) *Themes Quarters Projects*
- Maryam Nastar (2014) *The quest to become a world city: Implications for access to water*, Volume 41, Part A, December 2014, Pages 1-9.
- Oriana Giovinazzi, Marta Moretti (2010), *Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities*, TeMA.
- Richard Marshall(2001), *Waterfront in Post-Industrial Cities*, Spon Press.
- Roy B. Mann (1988) *Ten trends in the continuing renaissance of urban waterfronts*, Landscape and Urban Planning.
- T. C. Chang , Shirlena Huang & Victor R. Savage (2004) *On The Waterfront: Globalization and Urbanization in Singapore*, Urban Geography.
- Yokohama Minato Mirai 21 Corporation (2017) *みなとみらい21 Information*

국토교통부(2015), 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」.

권영상, 조민선(2010), 「수변공간 활성화를 위한 도시계획 및 설계방향」,
건축도시공간연구소.

김민경(2010), 「도시수변공간 활성화에 관한 연구 : 통합적수변공간 디자인을 중심으로」, 중앙대학교 박사학위 논문.

김민경, 이정형(2009), "도심활성화와 연계한 뉴욕 맨해튼 워터프론트 재생 디자인 수법 연구", 「대한건축학회 논문집」, v.25(4).

김세훈(2010), 「노후항만 재생을 위한 워터프론트 공공디자인에 관한 연구 : 인천 내항 8부두 사례연구」, 인하대학교 석사학위 논문.

김아름(2012), 「지속가능성 측면에서의 도시수변 공간 계획 방향 연구 : 인천 내항 디자인 실험을 중심으로」, 인하대학교 석사학위 논문.

김용하(2013), 「내항재개발과 주변지역 활성화에 관한 연구」, 인천발전연구원.

김현주(2009), 「도시재생을 위한 수변공간의 도시설계요소 분석」, 연세대학교 석사학위 논문.

김혜정(2017), 「도시수변공간의 공간계획특성에 관한 연구 : 공공공간 중심으로」, 홍익대학교 박사학위 논문.

박영규(2011), 「인천항 공장이전적지 활용 계획 및 설계 : 인천시 중구 선창산업 일대를 중심으로」, 서울대학교 석사학위 논문.

백현아(2010), 「산업항만 이전적지 문화수변 조성방안에 대한 연구 : 인천 내항 재개발지역을 대상으로」, 서울대학교 석사학위 논문.

양유진(2016), 「경제기반형 도시재생사업이 주변지역에 미치는 영향에 관한 연구」, 단국대학교 석사학위 논문.

유재운(2014), 「도시재생에 대한 민간비즈니스 부문 참여 활성화 방안 연구」, 국토연구원.

- 이희원(2015), 「경계의 활성화」, 서울대학교 석사학위 논문.
- 인천광역시 중구(2011), 「월미관광특구 5개년 진흥계획」.
- 인천광역시(2007), 「개항기근대건축물밀집지역 지구단위계획」.
- 인천광역시(2009), 「인천 도시관리계획 (용도지구:문화지구) 결정안」.
- 인천광역시(2016), 「인천 개항창조도시 재생사업」.
- 인천광역시(2017), 「주요업무계획 : 도시계획국」.
- 임형준(2017), 「지역 공공성을 고려한 유흥산업시설 재생 : 인천항 8부두 곡물창고를 대상으로」, 건국대학교 석사학위 논문.
- 장리브가, 윤철재 (2016), "일본의 민간개발 유도형 도시재생정책의 제도적 특징과 활용에 관한 연구", 「한국도시설계학회지」, 제17권 제5호(통권 제77호), 2016.10, 91-103
- 조상운(2013), 「인천 개항창조문화도시(MWM City) 정책방향 연구」, 인천 발전연구원.
- 조승연(2009), 「미국 볼티모어시 수변지구 재생마스터플랜의 특성에 관한 연구 : 이너하버 재생사례를 중심으로」, 중앙대학교 석사학위 논문.
- 진영환, 한종구(2014), 「항만도시재생」, 국토연구원.
- 한슬기, 김정빈 (2016), "도시재생사업 내 민간 비즈니스 참여와 역할", 서울도시연구, 17(3), 25-44.
- 황명진(2016), 「도시재생적 관점에서 본 수변공간의 계획 특성에 관한 연구 : 포항 동빈내항 복원사업 대상지를 중심으로」, 서울대학교 석사학위 논문.
- 홍경구, 김남룡, 김정연, 김항집, 이석환, 조준배, 정철모(2015), 「선도지역 도시재생사업의 실태와 과제」, 도시정보 2015년 2월호(No. 395), 2015.2, 3-29 (27 pages).

사이트

국토교통부 <http://www.molit.go.kr/portal.do>

볼티모어 공식 홈페이지 <http://www.baltimorecity.gov/>

볼티모어 개발 회사 <http://baltimoredevelopment.com/>

요코하마 도시개발국 <http://www.city.yokohama.lg.jp/>

하펜시티유한 책임 회사 <http://www.hafencity.com/en/home.html>

신문기사

이정우(2017), “토지 셰프'의 상상력이 세상을 바꾼다…문주현 엠디엠회장”, 『데일리한국』, 2017.5.29.

Abstract

Strategy of Spatial Organization in Private Sector for Urban Regeneration - Focused on Inner Port of Incheon Area -

Hyunmin, Jo
Graduate Program in Urban Design
The Graduate School
Seoul National University

Urban waterfront regeneration is the work of bringing new vitality to the city through the stagnant waterside space. Most urban regeneration projects in Korea were carried out in a way that attracted private investment after the pre - investment in the public sector.

The redevelopment of the inner port of Incheon also started to discuss the redevelopment project due to the deteriorating port competitiveness and the value of the citizens' waterfront space. In the process of redevelopment, the subcontractors for private investment in March 2015 and May 2016 were invited to Incheon Port No. 1 and 8 in Incheon, but participating companies appeared due to lack of business due to location and uncertainty of sale. It was uncertain whether the project would be implemented. Currently, Incheon city has the basic business agreement with the related public institutions to convert the port redevelopment project of the inner port 1 · 8 port into the public development system from the private development method. It is selected as the city

revitalization project, Space planning is ahead.

The redevelopment of the inner port of Incheon also started to discuss the redevelopment project due to the deteriorating port competitiveness and the value of the citizens' waterfront space. In the process of redevelopment, the subcontractors for private investment in March 2015 and May 2016 were invited to Incheon Port No. 1 and 8 in Incheon, but participating companies appeared due to lack of business due to location and uncertainty of sale. It was uncertain whether the project would be implemented. Currently, Incheon city has the basic business agreement with the related public institutions to convert the port redevelopment project of the inner port 1 · 8 port into the public development system from the private development method. It is selected as the city revitalization project, Space planning is ahead.

In this context, the purpose of this study is to analyze the private sector activation strategies and spatial composition for urban waterfront regeneration, and to propose a spatial composition strategy for continuous revitalization of urban regeneration by applying it to the inner port area of Incheon.

As a process to propose the design, we analyze the composition of the whole space and the private sector for Inner Harbor, HafenCity, and Minatomirai 21 against the cases that have similar conditions to the inner harbor area of Incheon. The overall spatial composition is analyzed by major transportation, nodal point, street network, block, and land use, and the private sector spatial composition is divided into development type, development detail usage, and development stage. Based on the detailed contents derived from each case, a comprehensive spatial composition strategy is derived and adopted as a design principle.

For the Incheon inner harbor area, we will look at the local conditions through urban regeneration projects, street networks, open spaces, blocks, and land use, and then draw up the design plan using the previously derived spatial composition principles.

The main principles of the private sector space composition are divided into the development type, development detail usage, and development stage as well as the case analysis standard. The development type of the private sector is composed of the building and the external space, and the private development form is dominated by the development of the building. The waterside space occurs mainly in the public development, and the private development is in the immediate vicinity. Most of the outside space of the private sector is formed by notice in the site, and the public space is arranged so that it can be utilized visually and physically. It is also open to the waterside and takes a more closed form as it touches the main street. In some of the major nodal points, the four sides form an open external space.

The detailed use of private sector development is as follows: low-density residential, high-density residential, general commercial, large-scale commerce, business, complex business (more than 50%), residential complex (residential more than 50%). Each application should be based on the relationship between waterfront and main street, traffic nodal point, surrounding use, and major facilities.

The stage of development is largely divided into early, middle, and late stages. In the early stage, public development is dominant in the waterside space adjacent to the existing city center. Early private

development begins with development centered around the public development site or a major nodal point. Medium-term is the period when private development is most active. It greatly extends the development range from the area where it is in contact with the original development area to the part relatively far away from the existing city center. The end of the period is relatively far from the existing city center, but it is the time to develop the target areas that are in contact with the main streets and the waterside, and gradually fill in the inner spaces of the target areas that were not developed in the previous stage.

This study has a big goal of revitalizing urban restoration in the inner city of Incheon. In addition to public intervention, sustainable urban renewal should be supported by private sector development. Therefore, based on the case of port regeneration area, which has undergone a similar process to the inner port area of Incheon, the development type and direction of the private sector as well as the public space for revitalization of urban regeneration and the discussion on the composition of urban space are meaningful at this time.

Key words: Urban Regeneration, Port Regeneration, Urban Spatial Structure, Waterfront, Incheon Port, Private Development, Private Sector
Student Number : 2015-21206

